Magazin für Schifffahrts- und Marinegeschichte

SCHIFF Classic

6/2021 August/September

EUR 9,50
A: EUR 10,50
CH: SFR 15,20
BELUX: EUR 10,90
NL: EUR 10,90
SK, I: EUR 12,80
FIN: EUR 13,30
S: SKR 117,00
DK: DKK 99,95
06
4 198450 009509

Kaleu Erich Topp
Mit dem „Teufelsboot" U 552 auf Feindfahrt

Bau – Technik – Einsatz: Die Geschichte des Giganten

Das größte Schlachtschiff aller Zeiten

Yamato

Vor 100 Jahren entwickelt

Kosovo-Krieg: So bewährte sich die Deutsche Marine im Einsatz

„Weiße Flotte" auf Welttour: Leistungsschau der US Navy

Revolutionärer Antrieb: Die Karriere des Flettner-Rotors

Liebe Leserinnen und Leser,

vor einigen Monaten habe ich im Rahmen eines Buchprojektes eine kleine Umfrage unter Marineoffizieren verschiedener Dienstgrade durchgeführt, welche drei Symbole sie spontan mit der Deutschen Marine verbinden. Ich erhielt Antworten in dieser Reihenfolge: die Bundesflagge, die deutsche Nationalhymne und das Eiserne Kreuz. Den Einwand, diese stünden doch eher für Deutschland und die Bundeswehr im Allgemeinen und nicht für die Marine im Speziellen, ließen die Befragten nicht gelten. Die Marine sei Teil der Bundeswehr und führe kein Eigenleben; man leiste seinen eingeordneten Beitrag in einem demokratischen Ganzen. Das Ergebnis erstaunt nicht, denn die deutsche Flagge, die Nationalhymne und das Eiserne Kreuz sind gewachsene nationale Erkennungsmerkmale. Sie sind Tradition.

Der Dienstanzug für Marineoffiziere und -unteroffiziere ist prinzipiell unverändert und prägt das Erscheinungsbild der Deutschen Marine in der Öffentlichkeit

Auf eine äußere Exklusivität in ihrer Erscheinung angesprochen, antworteten die Offiziere mit einer Stimme: die Uniform. In der Zivilgesellschaft allenthalben als chic und elegant bewundert, haben Schnitt und Farbkombination durch ihre ästhetische Vollkommenheit eine besondere Anziehungskraft. Das Weiß der Segel (Schirmmütze, früher auch Schals), das Blau des Meeres und des Himmels (Tuch) und das Gold der Sonne und der Gestirne (Knöpfe, Schulterstücke, Ärmelstreifen und Abzeichen) wirken! Dass der blaue Rock selbst nach dem Zweiten Weltkrieg prinzipiell unangetastet blieb, verfügte Bundeskanzler Konrad Adenauer höchstselbst: „De Uniformen von der Marine sind natürlich in Ordnung, wie immer.“ Damit nahm jene stilbildende Tradition ihren Fortgang, die nach einer preußischen Kabinettsorder von 1816 begonnen und in der britischen Navy ihr Vorbild hatte.

Alles, was in den zwei Jahrhunderten danach folgte, waren lediglich Abwandlungen und dem persönlichen Geschmack der Herrscher unterworfene Nuancen. Selbstverständlich mussten und müssen die Uniformen der Mode (erste Goldstickereien um 1844) und der Funktionalität (Einsätze unter extremen Witterungsbedingungen) entsprechen. Aber diese Modifizierungen rühren ihren Charakter als Verhaltenskleider, in denen sich ihre Träger tadellos zu benehmen haben, nicht an. Der Dienstanzug („erste Geige“) für Offiziere und Unteroffiziere und der Matrosenanzug für Mannschaften sind auch nach Jahrzehnten kaum verändert und prägen das Erscheinungsbild der Marine in der Öffentlichkeit. Maate und Obermaate trugen den Matrosenanzug (als „Kieler Knabenanzug“ um 1900 eingeführt) sogar noch bis 1970, bis er von weißem Hemd und Langbinder („Wäsche vorn“) ersetzt wurde, da ein „Knabenanzug“ für Unteroffiziere als Vorgesetzte zu Recht unpassend erschien. Die Marineuniform mit goldenem Seestern als Laufbahnabzeichen der Offiziere und Offizieranwärter an Rock- und Mantelärmeln sowie auf den Schulterklappen zeugt von einer traditionellen Wertbeständigkeit, die historisch einmalig und durch ihre Internationalität ein bis heute weltweit präsentes Element ist.

Eine spannende Lektüre und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel wünscht

Ihr
Guntram Schulze-Wegener

Dr. Guntram Schulze-Wegener, *Fregattenkapitän der Reserve, Herausgeber und Verantwortlicher Redakteur*

Die Bundesflagge, hier die Dienstflagge der Seestreitkräfte, steht in der Traditionswahrnehmung des deutschen Marineoffizierkorps unangefochten an erster Stelle Foto: picture-alliance/dpa/Ingo Wagner

SCHLACHTSCHIFF-GIGANT *YAMATO*

Versunken im Pazifik

Das Ende des japanischen Schlachtschiffes *Yamato* am 7. April 1945 war zugleich das Ende einer Ära: Die Zukunft gehörte Flugzeugträgern und U-Booten

Foto: Sammlung *Schiff Classic*

12

Erich Topp und das „Teufelsboot" U 552

Der US-Zerstörer *Reuben James* wurde 1941 Opfer des deutschen U-Bootes U 552. Auslöser für den Krieg mit den USA?

44

Präsenz in der Adria – Bewährungsprobe der Marine

Während des Kosovokonflikts 1998 bis 2000 standen 1.500 Marineangehörige im Einsatz

60

36

52

Welttörn der US-Flotte

Von 1907 bis 1909 begaben sich weiß bemalte amerikanische Kriegsschiffe auf eine Werbetour rund um den Globus. Warum?

Flettner-Rotoren

Schiffe mit zylindrischen „Segeln" waren in den 1920er-Jahren eine Neuigkeit, die heute wiederentdeckt wird

Nostalgie pur

Ohne Steuerräder ging nichts auf Schiffen – Joystick und Druckknopf haben den Klassiker heute verdrängt

34

Titelbild: Schlachtschiff *Yamato* im Jahr seiner Indienststellung 1941
Titelfotos: picture-alliance (p-a)/United Archives/WHA, BArch 101II-MW-6443-07A, p-a/WZ-Bilddienst, Sammlung Karr, Sammlung Herold, Sammlung Dean, Carschten (CC BY-SA 3.0)

Der Nachbau ist nicht ganz exakt ausgeführt, da man Iroko-Holz statt Eiche benutzte und die Decks erhöhte, damit Besucher in den Decksräumen aufrecht stehen können
Foto: SZ-Photo

Seit 1990 liegt die *Amsterdam* im dortigen Schifffahrtsmuseum vor Anker und steht Besuchern zur Besichtigung offen: www.hetscheepvaartmuseum.nl

Foto: picture-alliance/Dumont Bildarchiv/Rainer Kiedrowski

DAS BESONDERE BILD

Publikumsmagnet im Hafen

30 Jahre Nachbau der *Amsterdam*

Fast sechs Jahre lang, von 1985 bis 1990, bauten zahllose Freiwillige nach Originalplänen und Techniken des 18. Jahrhunderts das Handelsschiff *Amsterdam* nach, das noch im Jahr seiner Indienststellung 1749 in einem verheerenden Sturm in der Nordsee unterging. Das Schiff sollte als Ostindienfahrer eingesetzt werden, kam aber über seine Jungfernfahrt nicht hinaus. Das Wrack der *Amsterdam* ist 1969 entdeckt worden. Heute erstrahlt der Nachbau als Teil der Ausstellung im Amsterdamer Schifffahrtsmuseum. *AK*

ZITAT

„Nun gilt es, den Blick über die Grenzen unseres Staates, vor allem über seine Seegrenzen, in die große Welt hinauszulenken“

Vizeadmiral a. D. von Trotha 1936

GEDENKEN

Kurzer Prozess

Vor 77 Jahren: Marineoffiziere am 10. August 1944 hingerichtet

Nach einem kurzen Schauprozess vor dem „Volksgerichtshof“ verurteilte Roland Freisler die beiden Marineoffiziere Korvettenkapitän Alfred Kranzfelder und Marineoberstabsrichter Berthold Schenk Graf von Stauffenberg wegen ihrer Beteiligung am Staatsstreichversuch zum Tode. Beide waren zunächst die einzigen Marineoffiziere, die mit den Ereignissen des 20. Juli 1944 in Verbindung gebracht worden waren. Die Nationalsozialisten ermordeten sie direkt nach dem Urteilsspruch am 10. August in der Berliner Haftanstalt Plötzensee.
Beide Offiziere gehören zum Traditionsverständnis der Deutschen Marine. Bereits am 30. Juni 1964 benannte der damalige Inspekteur der Marine, Vizeadmiral Karl-Adolf Zenker, den Marinestützpunkt in Eckernförde in „Kranzfelder-Hafen“ um; einen Gedenkstein stellte der damalige Kommandeur der Marinewaffenschule, Kapitän zur See Fritz Sievert, im Jahr 1980 auf.
In Kranzfelders Heimatstadt Kempten im Allgäu gedenkt man seiner ebenso wie in dem deutschen Martyrologium der Katholischen Kirche. Eine Büste Kranzfelders befindet sich seit Juli 2016 in der Aula der Marineschule Mürwik. Bisher ist keine Kasernenanlage nach Berthold von Stauffenberg benannt, obwohl die neuere Geschichtsforschung ihm eine weitaus größere Rolle als Ideengeber für den Umsturz zuschreibt, als bisher angenommen.

Dr. Jörg Hillmann

Korvettenkapitän Alfred Kranzfelder, von dem es nur wenige Fotos gibt, ist ebenso wie Marineoberstabsrichter Berthold Schenk Graf von Stauffenberg für die Deutsche Marine traditionswürdig

Foto: Sammlung GSW

BRAUCHTUM

Unverzichtbare Nussschalen

Ohne Beiboote geht nichts

Es ist ein Fehlschluss, dass Beiboote auf Kriegsschiffen, deren Anzahl und Größe sich nach der Stärke der Besatzung richteten, in erster Linie zur Rettung bei Gefahr bereitstanden. Vor allem hatten sie die Aufgabe, den Verkehr mit anderen Schiffen herzustellen oder mit dem Land, wenn das Schiff keinen Liegeplatz an der Pier hatte und deshalb auf Reede lag. Oder wenn das Schiff wegen seines Tiefgangs nicht anlegen konnte und an einer Tonne festmachen musste. Dann kamen Dampfbarkassen und Motorboote, Barkassen und Pinassen und leichte Boote wie Kutter, Jollen, Gigs und Dingis als Transportfahrzeuge zum Einsatz. Die schweren Boote, Barkassen und Pinassen, die als Decksboote auf dem Oberdeck oder einem besonderen Bootsdeck aufgestellt waren, durften in aller Regel nur ins Wasser gesetzt werden, wenn Proviant oder sonstiges wichtiges Material übergeben oder an Bord gebracht wurde. Dafür waren die Beiboote und besonders leichten Seitenboote umso häufiger in Gebrauch, sie konnten schnell und problemlos zur Verfügung gestellt werden, während die schweren Boote mittels Bordkran oder Ladebaum bewegt wurden.

AK

Der Bordkran hat eine Ruderbarkasse aus dem sogenannten Bootsstuhl gehoben und schwenkt sie mitsamt Besatzung nach außenbords

Foto: Sammlung GSW

Die ehemalige britische Korvette *HMS Challenger* segelte 1874 südwärts in die Antarktis Foto: picture-alliance/United Archives/Topfoto

Hätten Sie's gewusst?

HMS Challenger, ein umgebautes britisches Kriegsschiff, unternahm 1872 bis 1876 erstmals nach Charles Darwins Reise mit der *Beagle* eine Expedition zum Erforschen der Ozeane.

Mastkragen nennt man auf Segelschiffen die Dichtung aus Segeltuch zwischen Mast und Deck, die das Mastloch gegen überkommendes Seewasser verschließt.

Fulbrass ist ein tonnenartiges Behältnis für Abfälle an Bord. Eine besondere Form des Fulbrass war ein Leinensack am Heck für Küchenreste, der nach unten geöffnet und in die See entleert werden konnte.

„Wikinger" war die Deckbezeichnung für ein 1940 von der Kriegsmarine geplantes Unternehmen mit sechs Zerstörern gegen einen britischen Fischereiverband auf der Doggerbank, das jedoch abgebrochen wurde.

Das Küstenminensuchboot *Lindau* (Klasse 320) lief am 16. Februar 1957 als erstes nach dem Zweiten Weltkrieg gebautes deutsches Kriegsschiff vom Stapel.

BUCHTIPP

Weckruf aus Asien

Empfehlenswerte Dokumentation

Die Seeschlacht bei Tsushima 1905 entschied den Russisch-Japanischen Krieg und war ein Weckruf – ein asiatisches Land betritt die Weltbühne! Die fast völlige Vernichtung der russischen Flotte durch die in Disziplin und Ausbildung überlegenen Japaner bedeutete die militärische Niederlage des Zarenreichs, die im Frieden von Portsmouth (New Hampshire) politisch zu Lasten Japans abgemildert wurde. Der Historiker und Japanologe Frank Jacob ruft die unterschätzte Seeschlacht in Erinnerung und zeigt ihre geopolitischen Folgen auf, u. a. für die russische Revolution 1917, den deutschen „Schlieffen"-Plan 1914 und Pearl Harbor 1941. Fotos und Karten runden das faktensatte, profunde Buch ab. *Rainer Schubert*

Jacob, Frank: *Tsushima 1905. Ostasiens Trafalgar.* 220 Seiten, 2. Auflage, Verlag Ferdinand Schöningh, Paderborn 2020, 29,90 €

SPÖKENKRAM

Kaiser Wilhelm II. erfreute es, „die Herren des Gefolges mit Einschluss des ältesten Generaladjutanten auf Deck Freiübungen und Turnen ausführen zu lassen und sie dabei gelegentlich während der großen Kniebeuge oder Hocke anzustoßen, damit sie umfielen [...]. Die alten Knaben tun dann so, als ob diese Auszeichnung ihnen eine besondere Freude macht, ballen aber die Faust in der Tasche und schimpfen nachher unter sich über den Kaiser wie alte Weiber"

Zitat aus: Simsa, Paul: *Marine intern.* Stuttgart 1972

Machte offenbar gerne Späße auf Kosten seiner Seeoffiziere: der deutsche „Marinekaiser" Wilhelm II. Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

DEUTSCHE SCHIFFE

Kreuzerkorvette *Kaiserin Augusta*

Schnell, sicher und mit ausreichendem Panzerschutz

Auslandsdienst stand in der Kaiserlichen Marine hoch im Kurs, und so entstanden in den Jahren 1875 bis 1880 bzw. 1883 bis 1886 sechs Kreuzerkorvetten der *Bismarck*-Klasse, die neben ihrem Schraubenantrieb eine vollständige Takelage hatten, um im Ausland von Bunkerstationen unabhängig zu sein, sowie die Einzelschiffe *Kaiserin Augusta* und *Charlotte*. Hohe Geschwindigkeit, ausreichende Bewaffnung, ein großer Fahrbereich und Panzerdeckschutz waren die Merkmale, die prinzipiell die Ideen der französischen *jeune ècole* aufnahmen (vereinfachte Formel: Kreuzer für den Handelskrieg und Torpedoboote für den Küstenschutz) und für bestimmte Aufgaben auch von der Kaiserlichen Marine favorisiert wurden. Dazu zählten u. a. der außerheimische Handelskrieg und Aufklärungsdienst in der Flotte. Die deutschen Kreuzer hatten stets mehrere Aufgaben zu übernehmen, da die wirtschaftlichen Kapazitäten nicht ausreichten, um wie beispielsweise England für jeden Zweck einen speziellen Schiffstyp zu konzipieren. Mit angemessener Geschwindigkeit und hohem Schutz war die Kreuzerkorvette *Kaiserin Augusta* – nach der 1890 verstorbenen Gemahlin von Kaiser Wilhelm I. benannt – das erste Dreischraubenschiff der Kaiserlichen Marine und wurde ab 1893 als Kreuzer II. Klasse klassifiziert. Der Fahrbereich betrug bei zwölf Knoten 4.000 Seemeilen. Mit wasserdichten Unterteilungen, Doppelböden und Korkzellen zwar außerordentlich stabil, galt das Schiff dennoch als ausgesprochen elegant, wie auch das Ausland anlässlich der Kolumbus-Festlichkeiten 1893 in New York staunend feststellte. *Kaiserin Augusta* wurde mehrfach modernisiert, diente im Ersten Weltkrieg als Artillerieschulschiff und wurde 1920 in Kiel abgewrackt. *AK*

Die Besatzung von *SMS Kaiserin Augusta* bestand aus 13 Offizieren und 417 Mann, die das Schiff wegen heftiger Vibrationen durch nicht ausbalancierte Maschinen auch „Cocktail Shaker“ nannten

Foto: Sammlung GSW

DIE HISTORISCHE ZAHL

1.000

PS trieben das deutsche U-Boot U 9 der ersten Bauserie an, das 1911 in Dienst gestellt und unter Kapitänleutnant Otto Weddigen im Ersten Weltkrieg berühmt wurde

AKTUELL

Zurück in die Zukunft

Frachtsegler aus dem 16. Jahrhundert als Vorbild für moderne Superjacht

Eine spanische Galeone diente dem kalifornischen Stardesigner Steve Kozloff als Vorlage für den Entwurf einer futuristischen Megajacht. Auf solchen Gefährten mit nicht weniger als acht Decks könnten Multimillionäre extravagante Partys für 200 Gäste und 150 Besatzungsmitglieder ausrichten. Unter anderem gibt es mehrere Pools, ein Indoor-Sportzentrum, einen Basketball- und Tenniscourt sowie vier Handballplätze unter Deck. Natürlich hat das Luxusgefährt auch mehrere Speedboote, U-Boote und Watercraft-Boote im Bauch.

Nichts für schmale Portemonnaies, aber sicherlich für alle, die Historie mit Topmodernität verbinden wollen
Foto: picture-alliance/Cover Images/Steve Kozloff

BRIEFE AN DIE REDAKTION

***Schiff Classic* 4-2021, Admiral Wilhelm Canaris**

Ihr Bericht über Wilhelm Canaris ist für mich hochinteressant. Sehr schön das über die Seiten 40/41 gehende große Bild mit den vor Valparaiso liegenden Teilen der chilenischen Marine (*Esmeralda II*, *„Higgins“ M. Zentero* und *Capita Prat)* und den links seewärts liegenden deutschen Panzerkreuzern *Scharnhorst* und *Gneisenau* und rechts im Hintergrund die anscheinend schon auslaufende *Nürnberg*; gut unterscheidbar von den anderen beiden kleinen Kreuzern des Geschwaders (*Leipzig* und *Dresden*) durch den nur bei dem *Nürnberg*-Typ nach achtern versetzten dritten Schornstein, anscheinend schon den Hafen verlassend. Da nach internationalem Völkerrecht nur höchstens drei Kriegsschiffe eines kriegführenden Landes und auch nur für 24 Stunden den Hafen eines neutralen Landes anlaufen dürfen, ist dieses Bild wahrscheinlich am Vormittag des 4. November 1914 entstanden, nachdem Graf Spee mit diesen drei Schiffen nach der Coronel-Schlacht ab 3. November mittags Valparaiso angelaufen war und seine Schiffe bis 12 Uhr des 4. November die chilenischen Gewässer verlassen mussten.
Die in der Bildunterschrift genannten Kreuzer *Leipzig* und *Dresden* waren zu diesem Zeitpunkt bei dem bei Mas a Fuera versammelten Tross-Schiffverband des Geschwaders und konnten also entgegen Ihrer Darstellung auf dem Bild nicht anwesend und sichtbar sein. Graf Spee gab aber den beiden Kreuzern und ihren Mannschaften am 13. November Gelegenheit, Valparaiso und u. a. deren „Damen“ für 24 Stunden kennenzulernen.
Auf Seite 43 werden in der Bildunterschrift die Daten und das Schicksal der *Dresden* beschrieben, die als einziges Schiff des Verbandes nach der Falkland-Schlacht entkam, sich aber am 14. März 1915 vor der Insel Mas a Tierra selbst versenken musste.
Das abgebildete Foto zeigt aber nicht diese *Dresden* des Spee-Verbandes, sondern einen Anfang 1916 in Kiel auf Stapel gelegten neuen Kreuzer, der beim Stapellauf am 25. April 1917 den Namen *Dresden* erhielt und am 28.März 1918 in Dienst stellte. Dieser neue Kreuzer *Dresden II* kam nur noch kurz zum Einsatz und versenkte sich als Teil des deutschen Internierungs-Verbandes am 21. Juni 1919 in Scapa Flow selbst.

Bodo Siebert, Hofheim am Taunus

***Schiff Classic* 4-2021, Mast have!**

Danke für den „Mast“-Artikel von Herrn Block. Ich hätte nie gedacht, dass dieser so alltäglich erscheinende „Gegenstand“ eine solche Geschichte mit so vielen interessanten Informationen bietet. Große Klasse!

Sören Lange, Flensburg

Schreiben Sie an:
redaktion@schiff-classic.de oder:
Schiff Classic, Postfach 400209,
80702 München

Leserbriefe spiegeln nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wider. Die Redaktion behält sich vor, Leserbriefe aus Gründen der Darstellung eines möglichst umfassenden Meinungsspektrums sinnwahrend zu kürzen.

JAPANISCHES SUPERSCHLACHTSCHIFF *YAMATO*

Der überzüchtete Riese

Sie war teuer und wertvoll und ist bis heute der Inbegriff von Schlachtschiffen schlechthin. Dass die Kaiserlich Japanische Marine die *Yamato* und ihr Schwesterschiff *Musashi* mit ihren vernichtenden 46-cm-Geschützen erst ernsthaft einsetzte, als der Krieg verloren war, bleibt ein Rätsel. Das Ende der *Yamato* 1945 besiegelte die Ära der Schlachtschiffe endgültig

Von Dr. Guntram Schulze-Wegener

GROSSE VERGANGENHEIT: Die Erinnerung an die siegreiche Seeschlacht bei Tsushima 1905 gegen die russische Flotte war in Japan präsent und diente sogar als Aufdruck für Zigarettenschachteln

Foto: Interfoto/Mary Evans/Grenville Collins Postcard Collection

IN SEE: *Yamato* bei Erprobungen am 30. September 1941 in der Inlandsee, nachdem das Schiff erstmals am 12. August die Werft zu einer Versuchsfahrt verlassen hatte. Als der Gigant in Dienst gestellt wurde (16. Dezember), befand sich das Kaiserreich bereits im Kriegszustand mit den USA

Foto: picture-alliance/United Archives/WHA

Der 27. Mai 1941 und der 7. April 1945 waren wegweisend. Beide Daten stehen zusammengenommen für das Ende der Schlachtschiffe, die über Jahrzehnte die Schiffbauprogramme aller großen Seemächte bestimmt hatten und deren vermeintlich globale Wirksamkeit der amerikanische Kapitän Alfred Thayer Mahan einst theoretisch begründet hatte.

Der Untergang des deutschen Schlachtschiffes *Bismarck* an jenem Maitag des Jahres 1941 beendete die Kriegführung mit schweren Überwassereinheiten im Atlantik; und mit der *Yamato* versank am 7. April 1945 etwa 300 Kilometer südwestlich der Insel Kyushu das japanische Pendant im Pazifik. Das Zeitalter der Großkampfschiffe war unwiederbringlich vorüber, die Zukunft gehörte Flugzeugträgern und ihren Maschinen (von denen die *Yamato* versenkt worden war) sowie U-Booten. Was man erkannte, denn die 1946 in Dienst gestellte britische *HMS Vanguard* war der letzte Schlachtschiffneubau der Welt – und ist es bis heute geblieben.

GUTER WILLE: Die Flottenkonferenz von Washington 1921/22 sollte ein zu diesem Zeitpunkt bereits absehbares Wettrüsten unter den Seemächten verhindern, sorgte aber nur vorübergehend für Entspannung

Foto: picture-alliance/akg-images

Japan ergreift seine Chance

Der Grund für den Niedergang der Schlachtschiffe ist einfach: Ihr materieller und personeller Aufwand stand in keinem vertretbaren Verhältnis mehr zu ihren operativen Möglichkeiten, welche die Dickschiffe entgegen allen Erwartungen genau genommen schon im Ersten Weltkrieg nicht entfalten konnten. Denn dieser Erste Weltkrieg wurde nicht auf den Meeren entschieden, wo ausschließlich U-Boote zu nennenswerten Erfolgen kamen, sondern im Abnutzungskampf hochgerüsteter Industriepotenziale an Land.

An dieser Rüstung hatte Japan aufgrund knapper Kassen kaum Anteil. Die ersten Großkampfschiffe gingen erst im Jahr 1909 in Bau, es folgten vier Schlachtkreuzer mit einer Hauptartillerie von 35,6 Zentimetern. Die Rohrstärke entsprach damit – noch – internationalen Standards. Erst als sich die europäischen Mächte ab 1914 gegenseitig aufzureiben begannen, ergriff Japan seine Chance, die eigene Flotte weiter auszubauen, und glich hier den USA, die allerdings über eine weitaus größere wirtschaftliche Kraft verfügten. So entstand aus dem vorhandenen Mangel das Prinzip, das Waffensystem Schlacht-

5 KURZE FAKTEN

ZEIT	1941–1945
BAUGRUND	Flottenwettrüsten der 1930er-Jahre
EINSATZGEBIET	Pazifik
HAUPTAUFGABEN	Eigenständiges Operieren (theoretisch), Sicherung von Flugzeugträgergruppen (praktisch)
BESONDERHEITEN	18 Rohre in der Breitseite

schiff stärker als dasjenige der potenziellen Rivalen zu machen.

Die 1916 und 1917 in den Haushalt aufgenommenen *Nagato* und *Mutsu* führten das damals stärkste Artilleriekaliber von 40,6 Zentimetern ein, 1920 folgte der Baubeginn von *Kaga* und *Tosa* sowie der Schlachtkreuzer *Akagi* und *Amagi* mit demselben Hauptkaliber. 1921 kamen weitere zwei, 1922 sogar vier Großkampfschiffe hinzu, und für 1923 sah die Kaiserlich Japanische Marine bei vier neuen Schiffen mit den Baunummern 13 bis 16 bereits eine Kalibersteigerung auf 46 Zentimeter vor.

Ziel: Platz zwei

Japans Ziel war gesteckt: nach dem für die europäischen Mächte ruinösen Ersten Weltkrieg mit einem ambitionierten 8/8/8-Bauprogramm (acht Schlachtschiffe und acht Schlachtkreuzer, alle nicht älter als acht Jahre) hinter den USA dauerhaft Platz zwei in der Liste der *seagoing nations* zu belegen. Das Bauprogramm korrespondierte mit der japanischen Doktrin der „großen Entscheidungsschlacht" und dem Willen zur Expansion in Ostasien. Beide Treiber der Flottenrüstung, die USA und Japan, bezogen dabei nicht nur gegeneinander Stellung, sondern hatten deutlich die Schwäche Großbritanniens vor Augen.

Denn maritimer Verlierer war Großbritannien, das im Wettstreit mit der Kaiserlichen Marine seine seebeherrschende Position zwar verteidigt (Stichwort: Skagerrak-Schlacht 1916), seine weltweite Dominanz aber eingebüßt und im Krieg so gelitten hatte, dass mit einer britischen Seemacht auf absehbare Zeit nicht zu rechnen war.

Internationale Rüstungskontrolle

Bevor Japan seinen Plan realisieren konnte, verständigten sich jedoch Großbritannien (das sich der Gefahr dauerhafter Bedeutungslosigkeit zur See bewusst war) und die USA auf einen internationalen Flottenausgleich, um die ungehemmt stärker werdende neue Seemacht Nippon zu bändigen. Allen Nationen war das nach der Jahrhundertwende einsetzende Flottenwettrüsten als ein Hauptgrund für den Ausbruch des Ersten Weltkrieges noch präsent, und es galt, ein neuerliches Wettrüsten unter allen Umständen zu verhindern. Die fatale Situation, dass sich gegenseitig aufschaukelnde Marinerüstungen (wie die Großbritanniens und des Deutschen Reiches vor 1914) die Außenpolitik aller Nationen wieder bestimmen und möglicherweise in eine erneute Katastrophe führen würden, durfte nicht noch einmal eintreten.

Als die Japaner die Größe für die *Yamato*-Klasse festlegten, spekulierten sie darauf, dass die U.S. Navy Schlachtschiffe dieses Ausmaßes wegen der natürlichen Grenzen des Panama-Kanals nicht bauen würde

Die Washingtoner Konferenz von November 1921 bis Februar 1922 mit Vertretern der USA, Großbritanniens, Japans, Frankreichs und Italiens – Deutschland war an den Versailler Vertrag gebunden und die Sowjetunion international isoliert –, legte unter anderem einen zehnjährigen Baustopp für alle Großkampfschiffe fest, außerdem die Stärkeverhältnisse zur See – 5 (USA) zu 5 (GB) zu 3 (Jap) zu 1,75 (Fra) zu 1,75 (Ita) – sowie die Höchstzahl an Schlachtschiffen – 20 zu 18 zu 12 zu 7 zu 6. Außerdem galt die Maximaltonnage von 35.000 Tonnen bei einem Kaliber (Hauptartillerie) von 40,6 Zentimetern.

Verlierer Großbritannien

Die maritimen „Not-haves" Italien und Frankreich erklärten sich mit dieser für sie vorteilhaften Regelung einverstanden und gingen auch ansonsten alles sehr gelassen an, da sie die finanziellen Mittel für neue Schiffe zunächst ohnehin nicht besaßen. Großbritannien verfügte 1921 zwar über die meisten großen Schiffe, die aber hoffnungslos veraltet waren, und Geld für neue fehlte, sodass

VORENTWÜRFE: Bug- und Heckansicht der *Yamato*, die mit 65.000 Tonnen absolut an der Grenze des Planungsspektrums lag
Foto: Sammlung GSW

DIE URSPRÜNGLICH als Schlachtschiff konzipierte *Akagi* rüstete die Kaiserlich Japanische Marine gemäß Washington-Abkommen in den 1920er-Jahren zum Flugzeugträger um; daneben das Schlachtschiff *Nagato* (Schwesterschiff von *Mutsu*) Foto: Sammlung *Schiff Classic*

NEUE VERWENDUNG: Das Schlachtschiff *Hyuga* war noch ein Bau aus dem Ersten Weltkrieg und wurde im Zweiten Weltkrieg nach den schweren Verlusten im Golf von Leyte zum Hybrid-Flugzeugträger umgerüstet Foto: Sammlung *Schiff Classic*

Panzerschutz-Schema der *Yamato*

Grafik: Slawomir Lipiecki

LETZTES BAUSTADIUM: *Yamato* aus achterlicher Ansicht auf der Werft in Kure; die 46-cm-Drillingstürme waren erst 1939 entwickelt worden

Foto: US Naval History and Heritage Command Photograph

Bauzustand 1941, 1942, 1943, 1944, 1945 (von oben) Foto: Sammlung GSW

der London zugeschriebene Index „5" eine Ziffer ohne Wert war – für die altehrwürdige Seemacht (*„Britannia, rule the waves"*) ein kaum erträglicher Zustand!

Allein die USA profitierten von dem Vertrag, denn das aufstrebende Japan hatte sich mit dem Mittelwert zähneknirschend zufriedengegeben und daraus resultierend sein Bauprogramm stutzen müssen; nur *Nagato* und *Mutsu* durften fertiggestellt werden. Da die Übereinkunft von 1922 ausdrücklich gestattete, Schlachtschiffe zu Flugzeugträgern umzurüsten, begann Japan gezielt mit dem Umbau. *Akagi* und *Kaga* (Ersatz für *Amagi*, die bei einem Erdbeben 1923 verloren ging) wurden so zur Grundlage der ebenfalls reglementierten, aber legalen japanischen Träger, von denen Japan im Herbst 1941 acht besitzen sollte.

Nach einem Jahrzehnt geregelter Stabilität mussten sich die Teilnehmer der Londoner Konferenz von 1930 (die von Genf 1927 blieb ohne Resultate) u. a. die Frage vorlegen, wie mit der in Washington auf zehn Jahre ausgehandelten Baupause für Schlachtschiffe weiter zu verfahren sei. Danach verlängerte sich der Stopp um weitere sechs Jahre, das Kräfteverhältnis der Schlachtschiffe blieb analog der Washingtoner Übereinkunft bei 15 (USA) zu 15 (GB) zu 9 (Jap).

Neues Wettrüsten

Zu diesem Zeitpunkt war ein neuerliches Wettrüsten längst im Gange: Frankreich mit seiner gegen den deutschen Großkampfschiffbau gerichteten *Dunkerque-* (1932) und *Richelieu-*Klasse (1935), Deutschland mit der *Scharnhorst-* (1935) und *Bismarck-*Klasse (1936), Italien mit der *Vittorio-Veneto-*, die USA mit der *North-Carolina-* und Großbritannien schließlich mit seiner *King-George-V.*-Klasse.

Die Zweite Londoner Konferenz von 1937 riss folgerichtig alle Grenzen hinsichtlich quantitativer Beschränkungen ein; ein Jahr darauf genehmigten sich die Signatarmächte sogar eine Tonnagesteigerung der Schlachtschiffe auf 45.000 Tonnen, während das 40,6-cm-Kaliber blieb. Und auch die Sowjetunion stimmte in den Chor der großen Flottenmächte ein, wollte sogar Superschlachtschiffe mit über 60.000 Tonnen Verdrängung produzieren.

Diese einseitig in Richtung großer Schlachtflotten ausgerichtete Marinepolitik der 1930er-Jahre erstaunt, gerade vor dem Hintergrund des Ersten Weltkrieges und der neuen Seekriegsmittel Flugzeugträger und U-Boot. Alle hielten unbeirrt an ihrer Doktrin schlagkräftiger Schlachtflotten fest und setzten ihr Vertrauen in Althergebrachtes. Offenbar waren Schlachtschiffe eine Art internationale Monstermetapher, deren Größe proportional zur Erwartung globaler Auseinandersetzungen stieg. Japan stand immerhin seit 1931 im (Rohstoff-)Konflikt mit China, der 1937 in einen Krieg mündete, nachdem Tokio bereits ein Jahr zuvor aus dem Völkerbund ausgetreten war und Teile der inneren Mongolei besetzt hatte.

Geburt eines Giganten

Japan begann 1934 die Planung für einen neuen Schlachtschifftyp, der alles in den Schatten stellte: ein Gigant mit projizierten 65.000 Tonnen und einer Superartillerie von 46 Zentimetern in drei Drillingstürmen – im internationalen Vergleich ein absoluter Spit-

HÖCHSTER BESUCH: Kaiser Hirohito (vorn in der Mitte) an Bord der *Musashi* auf der Marinebasis Yokosuka im Juni 1943. Flotte und Heer unterstanden direkt dem Kaiser Foto: Sammlung *Schiff Classic*

SCHWESTERN: *Musashi* und *Yamato* bei Truk im Pazifik, 1943. *Musashi* wurde anfangs ebenfalls nicht offensiv eingesetzt; das Schlachtschiff ging in der Schlacht bei Leyte verloren Foto: Sammlung *Schiff Classic*

zenwert. 23 Vorentwürfe und der Bau von Spezialschiffen zum Transport der riesenhaften Geschützanlagen (ein einziges Rohr der Hauptartillerie wog 181 Tonnen) waren für die *Yamato*, die den Namen des ehrwürdigen mittelalterlichen japanischen Reiches führte und wörtlich übersetzt „Land der großen Harmonie" bedeutete, nicht zu viel.

Denn das Großobjekt sollte zweierlei miteinander verknüpfen: die Demonstration moderner Technologie monströsen Ausmaßes mit den dem alten Japan zugeschriebenen Lebensweisheiten und Tugenden. Ein Schiffstyp als Brücke von der Vergangenheit in die Zukunft.

War die Hauptartillerie das stärkste „Pfund", litt die Mittelartillerie an Schwäche, was nicht den 15,5-cm-Geschützen selbst geschuldet war, denn diese waren qualitativ hochwertig, sondern vielmehr der geringen Panzerung. Ein horizontaler Treffer hätte genügt, um die darunter liegenden Munitionskammern zu gefährden. Die Planer nahmen diesen Schwachpunkt beim Konzipieren der (leicht zu bedienenden) Mittelartillerie offenbar in Kauf, denn ihnen kam es vor allem auf den Wirkungsbereich der gesamten Artillerie an. Da zwei Drillingstürme der 15,5-cm-Geschütze in Höhe Mittschiff hinter den schweren Türmen und die beiden anderen seitlich platziert waren, konnte die *Yamato* eine Breitseite von 18 Rohren feuern (neun 46 und neun 15,5 Zentimeter)!

Nur 150.000 PS

Die Flug- und Nahbereichsabwehr übernahmen sechs 12,7-cm-Doppellafetten sowie 24 Maschinenkanonen mit sehr geringem 2,5-cm-Kaliber (die deutsche Kriegsmarine favorisierte hierfür 3,7 Zentimeter). Beim Umbau 1943 wich dann die seitliche Mittelartillerie zugunsten weiterer 12,7-cm-Flak, weil sich im Einsatz die Notwendigkeit erhöhter Flugabwehr gezeigt hatte. Mit sieben Seeflugzeugen, zwei Motorpinassen, einem Motorboot, einem Verkehrsboot, vier Kuttern, einem Dingi und weiteren fünf Booten stattete man das Schiff nicht übertrieben, aber durchaus angemessen aus.

Von Beginn an bestand die Schwierigkeit darin, dass die Geschwindigkeit unter der gewaltigen Artillerie und den sonstigen schweren Ein- und Aufbauten litt. Die Maschinenleistung betrug 150.000 Wellen-PS, mit denen das klotzige Schiff nicht mehr als 27 Knoten erreichte (zum Vergleich: *Bismarck* 150.170 Wellen-PS, 30,6 Knoten). Hätte man eine 200.000-PS-Anlage eingebaut – technisch kein Problem –, wäre die Tonnage in die Höhe gegangen. Als Alternative, um eine höhere Geschwindigkeit zu

erzielen, blieb nur, den Panzerschutz oder die Bewaffnung zu reduzieren. Beides lehnte die Marineführung ab, die am Bau von vier weiteren Giganten festhielt. 1942 hätte ein fünfter hinzukommen sollen, letztlich blieb es aber bei zwei Schwesterschiffen (*Musashi* und *Shinano*), von denen Letzteres nicht vollendet wurde.

Zurückhaltende Einsätze

Die erste Versuchsfahrt unternahm *Yamato* am 12. August 1941, und bis zur Indienststellung am 16. Dezember wuchs die Besatzung auf die Sollstärke von circa 2.500 Offizieren und Mannschaften an. Die Angriffsunternehmen des Jahres 1942 führten andere Schiffe durch, die mit ihrer höheren Geschwindigkeit besser mit den Flugzeugträgern operierten, nicht die *Yamato*, die erst bei einer erwarteten, jedoch nicht absehbaren „Entscheidungsschlacht" zum Zuge kommen sollte. So blieb es vorerst für das Vorzeigeschlachtschiff bei Stabsübungen, Besprechungen und Planspielen, während vor allem die schnellen Schlachtkreuzer wie *Hiei*, *Kongo* und *Haruna* am Gegner standen.

„Wir erwarten von jeder Einheit und von jedem Mann, dass der Feind in einem begeisternden Kampf vernichtet wird. Nur so kann die Zukunft unseres ewigen Kaiserreiches gesichert werden. Das Schicksal unserer Nation hängt von dieser Unternehmung ab"

Tagesbefehl von Admiral Toyoda, 6. April 1945

Die Lage änderte sich, als die Amerikaner Tokio bombardierten und die Japaner anschließend zur Abwehr ihres bedrohten Landes die gesamte Flotte zusammenzogen. Ziel war die Insel Midway, die allerdings von Flottengruppen angegriffen wurde, von denen Schiffe bei Bedarf jeweils andere, gefährdete Gruppen unterstützen sollten. So der Plan. In der Realität bedeutete dies, dass die japanischen Verbände nach einem komplizierten Verfahren weiträumig über den Pazifik verteilt waren, was die Amerikaner erkannten und die vier weitgehend schutzlosen Flugzeugträger *Akagi*, *Kaga*, *Soryu* und *Hiryu* versenkten.

Neugliederung der Flotte

Admiral Yamamoto brach die verlustreiche Schlacht ab, beorderte die Flotte nach Westen und gliederte sie neu: das 1. Schlachtgeschwader bestand nun aus *Yamato* und *Musashi*, das 2. Schlachtgeschwader aus *Nagato* und *Mutsu* (jeweils mit Begleitschiffen). Doch die in der Folgezeit geschlagenen Schlachten bei den Salomonen wurden wieder nur von Trägern und nicht von Schlachtschiffen bestritten, die im Mai 1943 in die Heimat zurückkehrten – mit an Bord die Asche ihres Oberbefehlshabers Yamamoto, der am 18. April auf einer mit dem Flugzeug unternommenen Inspektionsreise abgeschossen worden war.

Nach Instandsetzungsarbeiten, einem ergebnislosen Vorstoß gegen die Insel Wake im Oktober 1943, einem Torpedotreffer des US-U-Bootes *USS Skate* in die Nahtstelle zwischen Seitenpanzer und Torpedoschott und weiteren, aber erfolglosen U-Boot-Angriffen erreichte *Yamato* im Januar 1944 die

ZEUGEN DER VERGANGENHEIT: Zwei japanische 18,1-inch-(46-cm-)Granaten im Willard Park, Washington Navy Yard, D.C.

Foto: Sammlung Dean

SEITE AN SEITE: *Nagato* im Oktober 1944 in Brunei, kurz vor der Schlacht im Golf von Leyte. Im Hintergrund die Schlachtschiffe *Yamato* und *Musashi*

Foto: Sammlung *Schiff Classic*

Werft von Kure. Ende Mai lief das Schlachtschiff gemeinsam mit *Musashi* zur Verstärkung der Kämpfe auf der Insel Biak aus, wurde aber wieder zurückbefohlen. Wichtiger war jetzt ihr Einsatz in der Philippinensee, nachdem die Amerikaner auf den Marianen gelandet waren.

Japanische Katastrophe

Die Schlacht vom 18. bis 22. Juni 1944 (neun japanische Flugzeugträger mit 430 Flugzeugen, fünf Schlachtschiffe, elf Schwere und zwei Leichte Kreuzer sowie 31 Zerstörer und sechs Tanker gegen „nur" zehn US-Träger mit 820 Flugzeugen) endete in einer Katastrophe für Japan. Die US-Flugzeuge mit ihren erfahrenen Piloten hatten den Ausschlag gegeben – die japanischen Schlachtschiffe waren erst gar nicht ins Gefecht gekommen.

An eine „Entscheidungsschlacht" war für Oberbefehlshaber Admiral Toyoda angesichts des massiven Kräfteschwundes nicht mehr zu denken, Ziel musste es nunmehr sein, die amerikanische Landung auf den Philippinen zu vereiteln. Diese Verbindung zwischen den Rohstoffbasen in Indonesien und dem japanischen Mutterland zu verlieren, hätte das faktische Ende für Japans Kriegführung bedeutet.

Also warf die Marine alle einsatzfähigen Schiffe in die Schlacht von Leyte, die mit einem überwältigenden Sieg der Amerikaner bei exorbitanten Verlusten der Japaner endete. Die Unerfahrenheit der Piloten (zu kurze Ausbildung) mit hier erstmals durchgeführten Kamikazeangriffen zu kompensieren, glich einer Verzweiflungstat, die sich gleichwohl in das kollektive Gedächtnis der Amerikaner eingebrannt hat und bis zum heutigen Tag nachwirkt.

Yamato, deren Vorschiff wegen eines Bombentreffers tiefer im Wasser lag, hatte im Leyte-Golf zum ersten und einzigen Mal ihre 46-cm-Granaten (insgesamt 104!) gegen Seeziele sprechen lassen und Treffer auf feindlichen Schiffen landen können, aber selbst Einschläge hinnehmen müssen, die 29 Seeleute das Leben kosteten. Der Flugzeugträger *Gambier Bay* und ein Zerstörer wurden Opfer unter anderem des Feuers von *Yamato*, die am 28. Oktober Brunei erreichte und Treibstoff ergänzte.

Dies änderte nichts an der Tatsache, dass die Seeluftschlacht im Golf von Leyte eine vernichtende Niederlage für Japan war, das die Hälfte der noch verbliebenen größeren Einheiten verlor. Die Herrschaft der U.S. Navy hingegen, deren geringe Verluste ihre Operationsmöglichkeiten nicht minderten, konnte nicht mehr erschüttert werden.

Als die *Yamato* nach notwendigen Reparaturarbeiten die Werft verließ, war ihre Flak

Schlachtschiff *Yamato* 1942

175 170 165 160 155 150 145 140 135 130 125 120 115 110 105 100 95 90 85

auf 150 Rohre verstärkt. Anschließend lag das Schiff in Kure, wo es Ziel zahlreicher amerikanischer Luftangriffe wurde, sodass die Kaiserliche Marine seine Verlegung in eine der Kurilen-Buchten beschloss. Da sich die Amerikaner nach der Invasion Okinawas dem japanischen Mutterland gefährlich genähert hatten, war es jedoch kaum mehr vermittelbar, ein Schlachtschiff vom Format der *Yamato* gleichsam zur Erholung zu parken. Alles, was noch schwamm, musste jetzt an die Front geworfen werden. So sollte das Schiff gezielt Flugzeuge feindlicher Träger auf sich ziehen und anschließend als feuernde Strandbatterie die Verteidiger im Kampf um Okinawa unterstützen.

Anfang vom Ende

Am 6. April 1945 begann das Unternehmen „Ten Ichi Go", bei dem nur noch wenige Begleitschiffe das Schlachtschiff eskortierten. *Nagato* hätte zwar dabei sein sollen, aber

TECHNISCHE DATEN

Schlachtschiff *Yamato*

Schwesterschiffe	*Musashi*, *Shinano*, Nr. 111 *(Kii)*, Nr. 797
Kiellegung	4. November 1937
Stapellauf	8. August 1940
Indienststellung	16. Dezember 1941
Verdrängung	Standard 65.000 t, Einsatz 72.809 t
Länge	263,00 m
Breite	38,9 m
Tiefgang	10,4 m
Leistung	150.000 PS
Geschwindigkeit	27 kn
Schrauben	4
Treibstoff	6.300 t
Panzerung	Seite 50 mm, Deck und andere 30 mm
Aktionsradius	7.200 sm bei 27 kn
Besatzung	2.500 Offiziere und Mannschaften
Bewaffnung	9 x 46 cm, 12 x 15,5 cm, 12 x 12,7 cm, 36 x 2,5 cm, 2 Katapulte, 7 Seeflugzeuge

BWL

SLAWOMIR J. LIPIECKI

Grafik: Slawomir Lipiecki

80 75 70 65 60 55 50 45 40 35 30 25 20 15 10 5 AP

WEG IN DEN UNTERGANG: *Yamato* mit Begleitzerstörer während des Angriffs von Flugzeugen des amerikanischen Trägers *USS Yorktown*

Foto: US Naval History and Heritage Command Photograph

Todesfahrt der Kaiserlich Japanischen Flotte, 6. bis 7. April 1945

Grafik: Anneli Nau

KEINE CHANCE: Bombentreffer führten zu Geschwindigkeitsverlust der Zickzackkurs laufenden *Yamato*. Tödlich waren erst die Torpedotreffer, die in der Masse an der Backbordseite einschlugen Fotos (2): Sammlung *Schiff Classic*

Treibstoffmangel machte ihren Einsatz unmöglich. Einzig die Kamikazeflieger – 54 der Marine und 125 der Heeresluftwaffe – gaben etwas Hoffnung.

Verheerende Torpedotreffer

Kurz nach Auslaufen sichtete eine Boeing B-29 „Superfortress" den Verband, an den sich vorübergehend U-Boote anhängten, um Fühlung zu halten. Um 10 Uhr des 7. April starteten 280 Maschinen gegen die *Yamato*. Nach verhaltenem Trefferbild schlugen nun die Bomben besser ein, verursachten Brände und technische Ausfälle, minderten die Gefechtsbereitschaft des Schlachtschiffes aber noch nicht. Zwei Begleitschiffe gingen bereits in der Anfangsphase verloren, und die zweite Angriffswelle mit 100 Maschinen rollte gegen 13 Uhr auf die *Yamato* zu.

Während die amerikanischen Sturzkampfbomber versagten, trafen drei Torpedos mittschiffs, die die Schlagseite auf 15 Grad verstärkten. Die unmittelbare Folge war ein Geschwindigkeitsverlust, und dass weitere drei Zerstörer versenkt wurden, wirkte sich zusätzlich desillusionierend auf die Besatzung der *Yamato* aus.

Dann, um 13:45 Uhr, flog die aus 115 Flugzeugen bestehende dritte Welle heran, deren Bomben und Torpedos das Schiff mit einer gewaltigen, einen sechs Kilometer hohen Rauchpilz erzeugenden Explosion zum Kentern brachten. Zeugen auf der 200 Kilometer entfernten Insel Kakoshima wollen noch Schwaden gesichtet haben. Um 14:23 Uhr war der Stolz der Kaiserlich Japanischen Marine verschwunden, nur 280 Mann überlebten. Und lediglich zehn der insgesamt 386 gegen *Yamato* eingesetzten US-Maschinen konnten abgeschossen werden.

DAS ENDE: Der Rauchpilz war noch in 200 Kilometer Entfernung zu sehen. Einer der Überlebenden, Kapitän Tameichi Hara, gab später an, US-Maschinen hätten die Schiffbrüchigen gezielt mit Bordwaffen beschossen
Foto: US Naval History and Heritage Command Photograph

Konzeptionelle Fehler

Im Nachhinein zeigt sich, dass die Ausrichtung der japanischen Marine auf eine Schlachtflotte mit Material und Arbeitskraft verschlingenden Riesenschiffen der *Yamato*-Klasse (für die man zusätzliche Flugzeugträger hätte bauen können) ein Fehlschlag gewesen war. Zur Entschuldigung der Militärs sei angemerkt, dass kaum jemand die künftige Wirkung des Waffensystems Flugzeugträger als entscheidendes Kriegsmittel im Pazifikkrieg in diesem Ausmaß hatte prognostizieren können. Woher hätten die Admirale vorab wissen sollen, was sich in einem nächsten Krieg unter anderen Voraussetzungen und sich ändernden Gegebenheiten bewähren würde? Schließlich hatten alle anderen großen Marinen ähnlich gehandelt. Dass die japanischen Schlachtschiffe allerdings entweder zu spät oder aus Sorge um Verlust zurückhaltend eingesetzt worden waren, waren dann doch fatale Fehlentscheidungen auf höchster Ebene. ⚓

SPRÜCHE UND BRÄUCHE AN BORD

Hiev Kurzstag!

Die Sprache auf Schiffen war (und ist) eine ganz besondere. Kapitän Jürgen Müller-Cyran erklärt die wichtigten Begriffe für Tätigkeiten und Aufgaben auf Großseglern und Segeljachten von 1950 bis zum Beginn der Containerschifffahrt um 1975

Von Agnes Czerzcer M. A. und Jürgen Müller-Cyran

Anker und Ankergeschirr

Anker aufgehen: ein Schiff ist im Begriff, den Ankerplatz zu verlassen – „das Schiff geht Anker auf"
Anker sichern: die Ankerkette durch die Ankerklüse über das Ankerspill in den Kettenkasten führen – „Anker sichern für die Seereise"; die beiden Anker werden so gesichert, dass sie bei schlingerndem Schiff auf See nicht loskommen und ausrauschen; vor dem Ansteuern einer Küste wird der Anker klar zum Fallen gemacht
Kette stecken: die Kette fieren bzw. mehr Kette ausstecken, auf etwa das Dreifache der Wassertiefe, um sicher vor Anker zu liegen – „noch eine Kettenlänge (20 m) mehr stecken!"
Kurzstag hieven: die Ankerkette so hieven, dass der Anker das Schiff gerade hält, indem er zwar noch am Grund liegt, aber kurzzeitig klar aus dem Grund gehievt werden kann – (gemäß Anordnung von der Brücke) „Kurzstag hieven!"

Segel

anschlagen (Gegensatz: abschlagen): ein Segel am Mastbaum befestigen – „ein Segel anschlagen"
auftuchen: das Einholen oder Zusammenrollen einer Flagge oder eines Segels
killen: das Flattern eines Segels

Segelschiff

aus dem Ruder laufen: das Abkommen des Schiffes vom Kurs durch einen Fehler des Rudergängers, einen technischen Fehler oder eine Windbö – „das Schiff läuft aus dem Ruder"

MIT SEXTANT IN DER HAND: Kapitän Jürgen Müller-Cyran fuhr von 1954 bis 1964 auf Seeschiffen der deutschen Handelsflotte. Von 1965 bis 1993 leistete er Dienst bei der Bundesmarine, u. a. als Fregattenkapitän in Operationen auf Fregatten und einem Zerstörer. Während dieser Zeit und später segelte er auf diversen Segeljachten und Jachten der Marine. Die Seefahrt auf Großseglern begann er 1992 auf der Viermastbark *Sea Cloud* unter Malteser Flagge, die 2015 endete Foto: Jürgen Müller-Cyran

dümpeln: sich unregelmäßig, schlingernd bewegen – „das Schiff dümpelt"
flott sein: ein Ausdruck für die Bereitschaft, mit dem auf Grund gelaufenen Schiff weiterzufahren – „ich bin wieder flott"
gieren: das seitliche Ausscheren des Schiffes – „das Schiff geht parallel vom Kurs weg"
gissen: die Position allein nach Kurs und Fahrt bestimmen – „das gegisste Besteck" (gehörte zur astronomischen Navigation)
in Fahrt sein: ein Zustand des Schiffes, in dem es weder ankert noch festgemacht ist – „das Schiff ist in Fahrt"
krängen: das Sich-zur-Seite-Legen eines Schiffes; davon: Krängung – „das Schiff bekommt Schlagseite, es krängt"
seeklar machen: (vom Hafenbetrieb) ein Schiff für beginnende Seereise vorbereiten, sodass es beim Rollen (um die Längsachse), Stampfen (um die Querachse, das Schiff geht mit dem Bug in die See hinein) oder Schlingern (Stampfen und Rollen) z. B. durch loskommende Ausrüstung oder Ladung nicht zu Schaden kommt; in diesem Rahmen werden alle Schotten (alle Eingänge in den Schiffsaufbau) geschlossen, um Wassereinbruch zu verhindern – „Schiff seeklar machen für die beginnende Reise über See"; weiterhin: seeklar, bereit, klar – „das Schiff ist klar für die Reise"
stampfen: das Anlaufen eines Schiffes gegen die See – „das Schiff stampft in die See"
trimmen: das Schiff in eine waagerechte Schwimmlage bringen, sodass es mit gleichem Tiefgang vorn und achtern im Wasser liegt – „das Schiff trimmen"
Wasser machen: im Sinne von „das Schiff ist undicht" aufgrund eines Lecks, einer undichten Stelle im Rumpf oder an Deck – „das Schiff macht Wasser"

Taue und Leinen

Augspleiß machen: mit einem Marlspieker (spitz zulaufendes Handwerkszeug) eine Leine in ein Auge reinspleißen
ausrauschen: das plötzliche Ablaufen, Brechen einer Leine (die Leine ist gebrochen und nicht gerissen) auf dem Schiff, was das Ausrauschen einer Flagge verursacht
belegen: eine Leine festzurren, festmachen – „eine Leine wird belegt"
dicht holen: eine Leine strammziehen

HOCH OBEN: Mit der Viermast-Barkentine *Star Clipper* 1997 auf dem Weg vom Mittelmeer nach Südostasien. Teilweise unter Segel auf dem Weg von Port Said nach Suez, stieg Kapitän Jürgen Müller-Cyran für diese einmalige Aufnahme auf den Besan – und gab von dort entsprechende Befehle

Foto: Jürgen Müller-Cyran

ZEITLOS: Die Tätigkeiten und die mit ihnen verbundenen Ausdrücke haben tiefe sprachliche Wurzeln – hier hieven Matrosen auf einem Segelschulschiff der Reichsmarine den Anker

Foto: picture-alliance/ZB/Berliner Verlag

durchsetzen: eine Leine oder einen Draht holen, steifholen
festmachen; davon: Festmacher: 1. Menschen, die an Land die Festmacherleinen und Drähte wahrnehmen und auf die Poller legen; 2. Leinen und Trossen, mit denen das Schiff an der Pier gehalten wird
Lose geben: eine Leine fieren – „mehr Lose auf die Leine geben!"
schamfielen: das Hin-und-her-Scheuern (Reiben) einer Leine an einer bestimmten Stelle, was die Leine beschädigen kann
verholen: eine Leine oder ein Fahrzeug zu einem anderen (Liege-)Platz bringen

Flaggen

Flagge dippen: das Niederholen und wieder Hochholen der Flagge beim Flaggengruß
Flagge fahren: die am Heck gesetzte Flagge mitfahren, die den Staat anzeigt, dessen Recht an Bord gilt und in dem das Schiff gemeldet ist (die an Steuerbordseite im Vorschiff oder am Mast gesetzte Flagge zeigt das Land an, in dessen Hoheitsgebiet sich das Schiff aufhält) – „ich fahre die deutsche Flagge"
Flagge heißen: das Hochholen einer Flagge
klarieren: richten, von klar im Sinne von „korrekt gesetzt" – „es geht etwas nicht klar"; „es ist unklar"; „die Leine, der Anker, ist unklar"; „eine unklare Flagge wird klariert" (nicht: geklärt)
schricken: ein bisschen Lose auf die Leine geben – „schrick die Vorleine!"

Wind

abfallen: mit dem Bug vom Wind abdrehen, im Sinne von „weg vom Wind" – in der Order an den Rudergänger: „Abfallen, abfallen!", nach der der Rudergänger den Kurs so ändern muss, dass der Wind weiter von achtern kommt
abflauen: das Abnehmen des Windes; zu beachten auch: vorlicher Wind – Wind von vorn, achterlicher Wind – Wind von hinten, halber Wind – Wind von Steuer- oder Backbord querab
abwettern: den Sturm oder die hochgehende See überstehen
anluven (Gegenteil: abfallen): den Wind von vorn „bekommen" (nach Luv), um die Fahrt aus dem Schiff zu nehmen – „das Schiff in den Wind anluven"

Seewasser

kabbeln: das unregelmäßig Durcheinanderlaufen der See – „kabbelige See" oder „die See kabbelt" (nicht: die Wellen kabbeln)

Tätigkeiten an Bord

entern: in den Mast steigen
hieven: hochziehen, hinaufziehen, aufseilen
kalfatern: die Holzplanken mit Teer bestreichen
kappen: durchschneiden, durchhauen
kleden: Tau vor Scheuern schützen
labsalben: Drähte, besonders Wanten und Stagen aus Stahl, die die Masten halten, gegen die Witterung durch Bestreichen mit Teer und Öl konservieren
laschen: festbinden, sichern
leichtern: den Tiefgang eines Schiffes verringern; Abgabe von Ladung oder beim Auflaufen bzw. bei Grundberührung das Schiff höher kriegen
lenzen: 1. Wasser rauspumpen; 2. etwas trocknen; 3. driften vor dem Wind – „von Top und Tagel lenzen" im Sinne von „ohne Segel segeln, den Wind genau von achtern haben"
loggen: das Feststellen der Geschwindigkeit des Schiffes
ösen: das Wasser rausschöpfen
peilen: die Richtung feststellen; Wortteil: Peildiopter, Peilkompass
pullen: rudern
stauen: die Ladung und Ausrüstung des Schiffes in die dafür vorgesehenen Luken und Räume unterbringen, legen
verklaren; davon: Verklarung: 1. klärender Behördengang nach Seeunfall oder Havarie; 2. Verfahren bei einer Versicherung beim Beenden einer Seereise
verschalken: etwas wasserdicht machen
winkern: mit Flaggen kommunizieren

Sprüche und Bräuche an Bord

Einen Sack geben: Ausdruck für die Kündigung eines Seemanns wegen Fehlverhaltens
Mast- und Schotbruch: Abschiedsgruß der Seefahrer, der heute nicht nur unter Seeleuten bekannt ist und verwendet wird; Bruch leitet sich aus dem Hebräischen her und bedeutet „Segen"
Besanschot an! 1. ursprünglich das Kommando auf Segelschiffen zum Dichtholen des Besans bei einer Wende oder um Fahrt aus dem Schiff zu nehmen; davon: 2. ein in historischer Schifffahrt praktizierter, einladender Ruf des Steuermanns oder des Kapitäns nach dem letzten Manöver zum Ausschenken z. B. von einem Glas Rum zum Dank für die sehr guten Leistungen der Seeleute ⚓

HAMBURGER DAMPFER ALS STÜTZPUNKT DER REVOLUTION

Heiße Fracht für

Der vermeintlich harmlose Dampfer *Falke* verlässt im Sommer 1929 Hamburg und nimmt wenig später Waffen und Munition an Bord. Der Kapitän lässt es zu und wird von zwielichtigen Auftraggebern zum „Kommandierenden Admiral der Freien Republik Venezuela" ernannt. Beginn einer Odyssee mit ungewissem Ausgang

Von Peter H. Block

GEFÄHRLICHER MOMENT: Die Waffenübergabe vor der etwa 300 Kilometer nordöstlich von Caracas gelegenen Insel Blanquilla ist der Höhepunkt der heiklen Mission

Artists Impression: Peter H. Block

Venezuela

Wahre Geschichten
Persönliche Schicksale

Freitag, 4. Juli 1930. Der Direktor des Seeamtes Hamburg und seine vier Beisitzer hatten sich zur Beratung zurückgezogen. Gegenstand der heutigen öffentlichen Sitzung war der Frachter *Ilse Vormauer*, der unter dem Namen *Falke* während der venezolanischen Revolutionswirren im vergangenen Jahr eine unrühmliche Rolle gespielt hatte. Die Schiffsführung, namentlich Kapitän Zipplitt, hatte es zugelassen, dass der Dampfer Waffen und Munition für die Aufständischen transportierte und ins Land schmuggelte. Was der Kapitän weniger dramatisch sah. Na gut, er hatte Kriegsgerät nach Übersee transportiert; aber das machten andere auch, ohne deshalb gleich vor das Seeamt zitiert zu werden. Und dass er an Bord seines Schiffes der Fahne Venezuelas den Treueeid geleistet hatte und dafür umgehend zum „Kommandierenden Admiral der Freien Republik Venezuela" befördert worden war – wer wollte es ihm verdenken? Er hatte sich ja niemandem aufgedrängt, sondern lediglich das Spielchen mitgemacht. Dass man das gleich zur Staatsaffäre hochjubeln würde, konnte er nicht ahnen, und es würde auch kein Hahn danach krähen, wenn die Revolutionäre ihre selbst gesteckten Ziele erreicht hätten. Und letztlich waren er, seine drei nautischen Offiziere und die beiden Reeder in der vorausgegangenen Verhandlung vor dem Hamburger Schwurgericht in allen Anklagepunkten freigesprochen worden. Zwar mithilfe eines trickreichen Strafverteidigers, aber Freispruch war Freispruch.

Von diesem Standpunkt aus betrachtet, sah Kapitän Zipplitt dem Spruch des Seeamtes gelassen entgegen.

„Der Törn geht in die Gegend des Amazonas, eine Filmexpedition." – „Soso, in die Gegend des Amazonas. Was heißt das?"

Es herrscht Unklarheit unter den Männern der *Falke*

Fast zwölf Jahre war der 1902 im englischen Hull vom Stapel gerutschte Dampfer *Swift* im Lebensmittel- und Gütertransport an den Küsten der Nord- und Ostsee schon gefahren, als sich die baltische Reederei Gerhard & Hey in Riga für ihn interessierte. Mit den gezahlten Rubeln wechselte das Schiff den Besitzer, das auch weiterhin die Küstenhäfen belieferte. Das war mit Ausbruch des Krieges 1914 vorbei, und die Russen versenkten den Frachter als Blockschiff in der Hafeneinfahrt von Widau. Fast zwei Jahre lag er dort auf Grund, bis er im Sommer 1916 gehoben, wieder hergerichtet und am 16. September 1918 als SM Vermessungsschiff *Triton* in den Dienst der Kaiserlichen Marine gestellt wurde. Auch nach Kriegsende blieb die soldatische Besatzung an Bord und sorgte dafür, dass Schiff, Maschine und Einrichtungen tadellos instand blieben.

Am 10. Juli 1921 aus der Liste der Kriegsschiffe gestrichen, diente die *Triton* dem Roten Kreuz als Depot- und Expeditionsschiff und dem deutschen Generalkonsul in Petrograd als Wohnschiff. In *Falke* umgetauft, wurde der Dampfer von der Hamburger Kauffahrtei AG bereedert und rostete am Strandhafen vor sich hin. Er war zwar noch erstaunlich gut in Schuss, aber ein Kohlenfresser. Seine Dreizylinder-Dreifach-Expansionsmaschine hatte sich als unverwüstlich erwiesen, verbrauchte aber so viel Kohlen, dass eine Fahrt mit ihm unrentabel wurde. So gammelte er weiter, bis sich 1928 zwei gut betuchte Herren für ihn interessierten – ein Monsieur Parisot und ein Monsieur Delgado. Aus Paris seien sie angereist, ließen sie verlauten, und auf der Suche nach einem Schiff; nicht allzu groß und etwas schneller als gewöhnlich sollte es sein.

„Elf, zwölf Knoten müsste das Schiff schon bringen. Mindestens!"

„Dann sehen Sie sich doch mal da drüben den alten *Falke* an!", riet einer der alten Salzbuckel. „Der hat 1.120 BRT, die Maschine ist noch tadellos. Wenn die Heizer damit umzugehen wissen, macht er noch seine gut 14 Knoten."

Vierzehn Knoten, das hörte sich gut an. Und unauffällig war der Dampfer auch, also genau das, was sie suchten. Die beiden Herren gingen an Bord, inspizierten Schiff und Maschine mit Kennerblicken und waren sich am Ende einig: Dieses Schiff wollten sie haben. Der Kauffahrtei AG konnte es nur recht sein. Sie war dieses lästige Anhängsel los, und als Monsieur Delgado bündelweise US-Dollars auf den Verhandlungstisch legte, war der Kauf perfekt. Nur wollte Delgado nicht als Reeder in Erscheinung treten. Aber dieses Problem schaffte man aus der Welt, indem die Herren Prenzlau und Kramasky von der Firma P & Co die Rollen als Korrespondenzreeder übernahmen. Dass P & Co in der Hauptsache mit Waffen, Munition und Chemikalien handelte, passte wie die Faust aufs Auge.

Fehlte noch der Kapitän; einer, der nicht allzu viele Fragen stellte. Zu einer Zeit, in der die halbe christliche Seefahrt händeringend eine Heuer suchte, war der schnell gefunden. Der erwählte Kapitän namens Zipplitt sah sich den Dampfer zunächst einmal an, fand ihn aber nicht sehr vertrauenerweckend; im Reedereibüro versicherte man ihm jedoch, dass das Schiff vor Reisebeginn in der Werft noch gründlich aufgebügelt würde. Nautische Offiziere, Maschinisten, Deckhands und Stewards waren ebenfalls schnell angeheuert, und nach der Überholung im Dock sah der Dampfer im frischen Farbenkleid fast schon wieder aus wie neu. Nur wurden jetzt seitens der Besatzung Fragen nach dem Zweck der Reise und dem wohin laut. Es waren ja auch Familienväter unter den Angeheuerten, und die wollten schon wissen, wann sie wieder zu Hause wären und wie viel Heuer sie dann mitbringen würden.

„Der Törn geht in die Gegend des Amazonas," beruhigte man sie. „Eine Filmexpedition."

Das klang gut. Der Amazonas war weit weg, da waren sie hin und zurück ein paar Wochen unterwegs. Dazu noch die Zeit für die Filmaufnahmen, das zahlte sich in der Heuer aus. Also waren die Fragesteller erst einmal ruhiggestellt. Bis auf einige wenige, die in der Schule aufgepasst hatten und sich Gedanken machten: „Soso, in die Gegend des Amazonas. Und was genau heißt das? Wisst ihr eigentlich, wie lang der Amazonas ist? Fast sechseinhalbtausend Kilometer, der geht quer durch Südamerika. Was heißt also in die Gegend des Amazonas?"

Das wollten die Männer aber gar nicht wissen. Sie hatten wieder Arbeit, konnten zur See fahren, und der lange Törn würde sich für sie in klingender Münze auszahlen. Das allein zählte in einer Zeit, wo die Schlangen vor den Arbeitsvermittlungsstellen täglich länger wurden.

Als ihr Dampfer an der Pier liegend für die Reise ausgerüstet wurde, verschwanden auch die letzten Bedenken. Was da in die Proviantlasten wanderte, versprach kulinarische Genüsse allererster Güte, sowohl fest als auch flüssig. Die in den Kistendeckeln eingebrannten Firmennamen garantierten opulente Sinnesfreuden; auch für die Crew, versicherte man ihnen. Einen Vorgeschmack bekamen sie schon hier im Hafen, als der Smutt mit seinem Assi erlesene Gerichte mit drei, vier Gängen auf die Back brachte. Sie wollten gar nicht mehr runter von ihrem neuen Dampfer.

Als erste Ladung wurden sechs Kisten geliefert, laut Frachtbriefe Passagiergepäck. „Da sind Filmapparate drin und so'n Kram", erklärte Kapitän Zipplitt seinem Dritten Offizier. „Alles äußerst empfindliches Zeug. Also vorsichtig mit umgehen, Herr Esser! Als Ladungsoffizier obliegt das Ihrer Verantwortung."

„Aye, Käp'ten." Martin Esser ließ die zentnerschweren Kisten in den Laderaum hinunter und fragte sich, ob eine Filmausrüstung tatsächlich so viel wiegen konnte. Neugierig geworden, lüftete er den Deckel der ersten Kiste an – und schluckte. Was er da sah, waren keine Filmapparate oder „so'n Zeug", das war Munition. Gewehrpatronen auf Ladestreifen, säuberlich verpackt in graubraunen Pappschachteln mit der Aufschrift 8 x 57. Hastig öffnete er eine weitere Kiste und fand ein Maschinengewehr, Modell 08/15, mit sämtlichem Zubehör. Die nächste Kiste war angefüllt mit Maschinengewehrgurten und Reserveläufen. Alles Kriegsgerät, Kiste für Kiste.

Das musste er erst einmal verdauen!

Esser zog den Ersten und den Zweiten Offizier ins Vertrauen. Die fielen aus allen Wolken, und gemeinsam beschlossen sie, dem Kapitän auf den Zahn zu fühlen. Schließlich gehörten sie zur Schiffsführung und hatten das Recht, zu erfahren, was sie transportierten und wohin. Direkt darauf angesprochen, reagierte ihr Kapitän zuerst auch recht sauer, lenkte aber dann ein, nachdem ihm die Offiziere versicherten, dass sie einerseits nicht in eine Waffenschmuggleraffäre hineingezogen werden wollten, andererseits aber auch keine Lust verspürten, wieder stempeln zu gehen. Sie würden mitmachen, aber nicht für die normale Heuer. Man arrangierte sich also.

„Wir fahren als Erstes nach Gdingen, nehmen dort weitere Ladung auf, und anschließend geht's ab nach Südamerika, wo in der Nähe einer einsamen Insel das ganze Zeug auf Segler umgeladen wird", führte Zipplitt weiter aus. „Und wegen der doppelten Heuer werde ich mit Senhor Delgado reden."

Senhor, aha. Offenbar war der Mann Spanier. Am 10. Juli 1929 warf *Falke* die Leinen los und verließ Hamburg mit Kurs auf das polnische Gdingen, wo wieder unzählige Kisten geladen wurden. *Munition da Guerra* stand groß darauf, was die bis jetzt unwissende Mannschaft beunruhigte. Wieso braucht eine Filmexpedition Kriegsmunition, wollte man wissen und schickte eine Abordnung zum Kapitän. Der stellte sie mit der Aussicht auf doppelte Heuer aber wieder ruhig. Alle, bis auf den Dritten Maschinisten. Der wollte noch mehr herausschlagen, was ihm der Kapitän aber rundweg verweigerte. Worauf der Mann wütend seinen Seesack packte und mit wüsten Drohungen von Bord ging. Er sollte noch Ärger bereiten. Mit Senhor Delgado kamen 21 weitere, gut gekleidete Herren an Bord, die mangels Passagierkabinen im Spardeck untergebracht wurden; dann endlich ging der Dampfer auf große Fahrt. *„Las Palmas for orders"*, ließ man die Hafenbehörden wissen.

DAS TOR ZUR WELT: Im Hamburger Hafen begann 1929 (hier eine Aufnahme aus diesem Jahr) die Reise der *Falke* mit zweifelhaftem Auftrag

Foto: picture-alliance/akg-images

Außerhalb der europäischen Gewässer, auf dem freien Atlantik, ließen die Gäste die Maske der feinen Herren fallen. Sie spazierten nicht mehr im feinen Zwirn, sondern in goldstrotzenden Phantasie-Uniformen an Deck herum. Ein Bild wie auf der Operettenbühne, und das meiste Gold glitzerte auf Delgados Generalsuniform. Jetzt bekam die ganze Sache einen Sinn: Die Leute waren Offiziere eines südamerikanischen Staates, die von außen her einen Umsturz planten. Und an Bord der *Falke* fingen sie damit an.

Maschinengewehre wurden aus den Kisten geholt und an Deck aufgebaut, an beiden Masten wurde die Flagge Venezuelas vorgeheißt. Nur an der Gaffel nicht, das scheiterte am Widerstand des Kapitäns. Da wehte weiterhin Schwarz-Weiß-Rot.

Als Waffenwart hatte Delgado einen ehemaligen Hamburger Polizisten namens Zucal rekrutiert. Der begann jetzt damit, Maschinengewehre zusammenzubauen und Karabiner zu entfetten. Bei 8.000 Gewehren würde das geraume Zeit dauern, und so drückte er mit Rückendeckung Delgados die Waffen den wachfreien Seeleuten in die Hand. Doch die wehrten sich – von Waffenreinigen stand nichts in ihrer Musterrolle –, und als Delgado Druck ausübte, legten die Heizer die Maschine still. Die Schraube drehte sich erst wieder, nachdem ihnen für jedes entfettete Gewehr ein Dollar zusätzlich versprochen wurde. Da gingen sie mit Feuereifer ans Waffenreinigen.

„Wollen Sie in meine Dienste treten, Herr Esser?" Verdutzt blieb der Dritte Offizier stehen, als General Delgado ihn so unverhofft ansprach. „Ich suche noch zuverlässige Leute; Fachkräfte, auf die ich zählen kann. Ich würde Sie zum Kapitän ernennen, und Sie bekämen ein Schiff der Marine Venezuelas. Na, was sagen Sie?"

Esser sagte zunächst nichts und ließ den General weiterreden: „Ich würde Ihnen monatlich 1.000 Dollar Gehalt

LAUFBAHN EINES DAMPFERS: Erst *Swift*, dann *Selby Abbey*, schließlich mit dem Namen *Triton* von den Russen 1914 als Blockschiff im Hafen von Windau versenkt, machte das Schiff noch eine späte Karriere

Foto: picture-alliance/ WZ-Bilddienst

zahlen und, wenn unser Unternehmen geglückt ist, weitere 20.000 Dollar Prämie!"

Jetzt wurde dem Dritten doch leicht schwindelig. Das waren geradezu astronomische Summen für jemanden, der jahrelang von ein paar Mark Stempelgeld hatte leben müssen – da konnte er einfach nicht nein sagen. Das Problem war nur seine Familie, die in Hamburg lebte, aber den Einwand wischte der General beiseite: „Ihre Familie können Sie natürlich nachkommen lassen, auf meine Kosten selbstverständlich."

Esser erbat sich Bedenkzeit. Anders Kapitän Zipplitt, dem Delgado ein ähnliches, aber wesentlich höher dotiertes Angebot unterbreitet hatte. Der hatte sofort ja und amen gesagt und wurde auch am nächsten Tag im Rahmen einer Feier auf die von den Rebellen neu gestaltete Fahne Venezuelas als „Admiral" vereidigt.

Er war jetzt „*almirante* Zipplitt"!

Eigentlich ein ungeheuerlicher Vorgang: Ein deutscher Kapitän eines unter deutscher Flagge fahrenden Schiffes leistete auf hoher See einen Fahneneid auf eine ausländische Macht; oder besser: auf eine Handvoll Rebellen, die noch gar nicht wussten, wie sie an die Macht kommen sollten. Ob sich Zipplitt der Tragweite seines Tuns bewusst war, darf bezweifelt werden. Schließlich unterhielt Deutschland gute Handelsbeziehungen mit Venezuela, und die konnten durch solch unverantwortliches Handeln empfindlich gestört werden.

Auch Martin Esser wurde aufgefordert, als künftiger Kapitän der Fahne Venezuelas den Treueeid zu leisten. Aber der war misstrauisch geworden und weigerte sich nicht nur, sondern forderte Delgado obendrein noch auf, seiner Besatzung reinen Wein einzuschenken. Das wiederum verweigerten sowohl der General als auch „Admiral" Zipplitt, sodass die Seeleute auch weiterhin im Unklaren gelassen wurden.

Montag, 5. August 1929. Heute erreichte das Schiff die Kleinen Antillen und schlich sich in den Nachtstunden durch den St. Lucia-Channel in die Karibik. Abgeblendet natürlich, auch die Positionslaternen blieben dunkel. Niemand sollte erfahren, dass ein deutscher Frachter, vom Atlantik kommend, mit Westkurs durch die Karibik dampfte. Niemand – außer den Aufständischen im nur noch 220 Seemeilen entfernten Venezuela. Aber die meldeten sich nicht, was die Revoluzzer an Bord zunehmend nervöser machte. Auch General Delgado. Er postierte uniformierte Wachen an den Niedergängen, ließ die Funkbude besetzen und den Funkoffizier vergattern, der nur noch vom General kommende Telegramme absetzen durfte. Verschlüsselt, versteht sich. Und Zipplitt musste es geschehen lassen, er war ja jetzt auf die Flagge Venezuelas vereidigt. Eine verfahrene Situation, an der Zipplitt aber nicht unschuldig war. Am Abend dann erleichtertes Aufatmen bei den Revoluzzern:

„Funktelegramm für General Delgado!"

Endlich! Fieberhaft machte man sich an die Entschlüsselung, und mit dem dechiffrierten Text kam Delgado auf die Brücke: „Almirante, ändern Sie den Kurs auf die Isla Blanquilla! Wir haben Anweisung, dort unsere Ladung an Segler zu übergeben."

Das war eine kleine Insel, knapp 80 Meilen vor der Küste, und das bekam die Besatzung natürlich auch mit. Die Männer machten sich jetzt ernsthaft Gedanken, was danach mit ihnen geschehen würde. Einerseits rückten die Fronten beunruhigend näher, und niemand hatte Lust, in eine bewaffnete Auseinandersetzung hineingezogen zu werden, andererseits wollte aber auch niemand auf die zugesagten Dollars verzichten. Diese hatten sie nämlich noch nicht bekommen, und so beschlossen sie, die Dinge an sich herankommen zu lassen.

Die Nacht verbrachte der Dampfer bereits einige Hundert Meter vor der Insel im flachen Wasser ankernd, und nachdem bis zum Morgen keine weiteren Instruktionen für den General auf der Funkstation eingegangen waren, schritt Delgado zur Tat. Er wollte keine Zeit mehr verlieren und ließ die drei Schiffsoffiziere kommen: „Senhores, auf der Insel befindet sich eine kleine Niederlassung. Wir müssen feststellen, ob sie uns gefährlich werden kann oder ob wir hier ungestört umladen können. Senhor Esser," – er richtete das Wort an den Dritten – „sind Sie bereit, mit zwei Booten zur Insel zu fahren und die Leute dort, falls sie sich nicht kooperativ zeigen sollten, gefangen zu nehmen?"

Das war zwar kein Auftrag für einen Schiffsoffizier der christlichen Seefahrt, aber Esser willigte ein. Er hoffte, bei der Gelegenheit feststellen zu können, ob und wie weit Venezuela auf den Anmarsch der Rebellen vorbereitet war, um dann über seine weitere Teilnahme an dieser Posse zu entscheiden. Aber er dachte auch an die in Aussicht gestellten

20.000 Dollar Prämie, die er sich nicht durch die Lappen gehen lassen wollte.

„Bootsmann: Zwei Kutter klarmachen und fieren!“

Rettungsübungen gehörten zum Seemannsalltag, und so waren die Kuttergasten schnell gefunden. Auch sie waren froh, nach Wochen auf See wieder festen Boden unter die Füße zu bekommen. Mit einigen Offizieren der Revolutionäre an Bord pullten sie zur Insel und zogen die Kutter auf den Strand – ein idyllisches Fleckchen Erde mit Kokospalmen und dösenden Riesenschildkröten, aber keine Spur von Bewohnern.

„En esta direccion, Senhores!“

Einer der Offiziere hatte einen kaum sichtbaren Pfad entdeckt und führte die Männer mit großer Sicherheit in einem halbstündigen Marsch durch das Dickicht zu einer Talmulde, in der eine Anzahl offenbar unbewohnter Lehmhütten stand. Die Bewohner zeigten sich erst, als die Männer begannen, den Platz zu umstellen. Da kamen sie aus dem Busch, zur Enttäuschung der Seeleute aber kein einziges weibliches Wesen; alles alte Männer vom Festland, die nur zur Zeit der Kokosernte hier weilten.

„Harmlose Leute also. Hier können wir ungestört die Waffen umladen. Wir packen noch Kokosnüsse in die Boote und ein paar Schildkröten für die Kombüse, und dann zurück zum Schiff!“

Aber vorher zerrten die Offiziere noch einen Mann aus dem Busch, einen der Kokoseinkäufer vom Festland, wie sich herausstellte. An Bord von Delgado verhört, sprach der angstschlotternde Mann von einem im Land kursierenden Gerücht, wonach eine Gruppe Aufständischer eine Revolution vorbereite. Alle Zoll- und Polizeidienststellen seien angewiesen, den Verkehr an der Küste genau unter die Lupe zu nehmen.

„Mehr weiß ich auch nicht, Senhores.“

Das reichte aber, um für weitere Unruhe unter der Besatzung und den Revoluzzern zu sorgen. Die getarnte und „ganz geheime“ Unternehmung war also schon publik geworden, noch bevor sie richtig begonnen hatte, und dadurch wurden ihre Zukunftsaussichten auch nicht rosiger. Polizei und Zoll und sicher auch die reguläre Armee waren also schon alarmiert, warteten auf sie und ihren Dampfer, und so mancher Seemann sah sich bereits in einem finsteren Verlies an die Wand gekettet dahinvegetieren.

„Das dürfte auf das Konto Ihres Maschinisten kommen, der in Gdingen abgemustert hat, *almirante*“, war sich der General sicher. „Der hat aus Rache alles rebellisch gemacht, und das wird auch der Grund sein, weshalb die Nachrichten für uns ausbleiben.“

„Und was machen wir jetzt?“

„Vorerst nichts, *almirante*.“ Wenigstens der General hatte klare Vorstellungen. „Wir wissen ja nicht, wie sich die Sache an Land entwickelt hat, und müssen auf weitere Anweisungen warten.“

Jetzt warteten sie erst mal auf die avisierten Segler zur Übernahme der Waffen. Die kamen dann auch, als die Schatten schon länger wurden, alles größere Segelboote der Fischerei- und Küstenschifffahrt. Von Land her steuerten sie direkt auf den Dampfer zu, und kaum lagen die ersten längsseit, kamen die Insassen auch schon an Bord geklettert – barfüßige, heruntergekommene Gestalten, bar jeder militärischen Ordnung, die absolut nichts Kriegerisches an sich hatten und als Ausrüstung lediglich ein schartiges Buschmesser und eine Wolldecke ihr eigen nannten. Wie ein Heuschreckenschwarm fielen sie über das Schiff her, machten es sich laut palavernd an Deck bequem und fraßen sich – anders konnte man das nicht nennen – durch die Proviantlasten, wobei sie ungeahnte Mengen vertilgten.

Auch Alkoholisches!

Und da Alkohol die Zungen löst und gesprächig macht, erfuhr der des Spanischen mächtige und das Gespräch geschickt leitende Esser von den Eingeborenen recht interessante Einzelheiten. Sie waren nicht so zugeknöpft wie Delgado und seine Offiziere, sondern plauderten munter drauflos. „Das sind alles Küstenfischer, die sich in den Dienst des Generals gestellt haben“, berichtete der Dritte seinen Offizierskameraden. „So viel ich verstanden habe, sehen sie sich als Leibgarde Delgados, der mit ihnen die Regierung stürzen und sich selbst zum Präsidenten ausrufen lassen will.“

„Mit einigen hergelaufenen Gestalten auf Caracas marschieren und die Regierung stürzen? Das geht schief“

Der Erste Offizier zweifelt am Erfolg der Mission

„Was? Mit diesen hergelaufenen Gestalten und ein paar Operettenoffizieren auf Caracas marschieren und die Regierung stürzen?“ Der Erste Offizier Kölling schüttelte vollkommen ungläubig den Kopf. „Das kann nicht sein. Das geht schief.“

Auch der Zweite konnte sich nicht vorstellen, dass durch den Aufmarsch dieser barfüßigen Truppe der Präsidentensessel bedenklich ins Wackeln geraten könne. „Die einzige Gefahr wäre, dass die Soldaten sich totlachen, wenn dieser Verein den Präsidentensitz stürmt. Aber so langsam wird die Sache kritisch. Was also können wir tun?“

Nichts. Noch immer war „*almirante* Zipplitt“ Kapitän dieses Schiffes und damit ihr direkter Vorgesetzter. Und keiner der drei hatte Lust, sich später wegen Meuterei vor Gericht verantworten zu müssen. So mussten sie es geschehen lassen, dass von den mitgeführten Waffen 500 Gewehre und die entsprechende Menge Munition auf die Segler umgeladen wurden. Die machten sich damit davon, während 400 „Leibgardisten“ des Generals an Bord blieben. Und zum Leidwesen der Seeleute wurden auch die jetzt bewaffnet. Jeder erhielt einen Karabiner mit 200 Schuss, ein Seitengewehr und ein Lederkoppel mit Schloss.

Darauf stand „Gott mit uns“!

Jetzt wurde es gefährlich. Es befand sich eine bewaffnete Meute an Bord, die in der Lage war, auch gegen den Willen der Besatzung jeden Befehl Delgados durchzusetzen. Damit bekam der Begriff Meuterei eine andere Dimension. Unter der Besatzung, die immer noch nicht wusste, worum es hier

konkret ging, machte sich Unmut breit, es gärte. Und „*almirante* Zipplitt“ stand hilflos daneben, musste es geschehen lassen. Als dann am späten Abend der Befehl kam die Maschine klarzumachen, wollten sich die Heizer zunächst weigern, mussten aber einsehen, dass sie gegen 400 Gewehrläufe chancenlos waren. Also warfen sie zähneknirschend Kohlen unter die Kessel und machten Dampf auf.

„Hiev Anker!“

Mitternacht. Rasselnd zog das Dampfspill die Ankerkette durch die Klüse und lud sie polternd in den Kettenkasten. Ein weittragender Lärm in stiller Tropennacht, und vom Brückendeck musterte General Delgado unruhig die im Sternenlicht gut erkennbare Umgebung. Er hatte befohlen, den Ankerplatz zu verlassen und das Festland anzulaufen, und so schlich sich die *Falke* fort von der Insel mit Kurs auf Venezuela. „Wie ein Schmugglerschiff“, ging es dem Dritten durch den Kopf, und letztlich waren sie das ja auch. Immerhin hatten sie noch 7.000 Gewehre und sonstiges Kriegsgerät an Bord, und je näher sie der Küste kamen, desto unruhiger wurde Esser. Er rechnete jeden Augenblick mit dem Aufleuchten von Scheinwerfern eines Küstenwachbootes, und wenn das Schiff mit dieser Ladung erwischt würde, konnten sie alle glatt an die Wand gestellt werden. Aber nichts passierte; es schien, als seien sie ganz allein auf der Welt, und beim ersten Tageslicht ließ Delgado an einer einsamen Felsküste ankern.

„Na großartig! Und von hier aus will der General einmarschieren?“

Nein, das wollte er nicht. Aber er wollte seinen 400 noch nicht schlachterprobten Untertanen militärische Disziplin beibringen; wollte sie „auf Vordermann bringen“, ihnen zeigen, wie man mit dem 98er-Karabiner umging und Probleme aus der Welt schaffte.

Aber das ging schief. Gründlich!

„Mein Plan ist, dass das Schiff mit voller Fahrt die Boote bis zum Hafen schleppt und dann die Leinen loswirft“

Anweisung von General Delgado

Das fing schon an, als sie mit den Booten an Land gepullt wurden und sich gebärdeten wie die Schulkinder auf einem Bootsausflug. Die Kerle waren geradezu kindisch albern, und das änderte sich auch nicht, als Delgados Offiziere zur „Infanterie-Gefechtsausbildung“ schritten, von der Schießausbildung ganz zu schweigen. Da knallten sie wüst in der Gegend herum, wobei jedes getroffene Ziel wahre Begeisterungsstürme auslöste und gebührend gefeiert wurde. So lange, bis die Offiziere entnervt aufgaben.

Nicht so die Leibgardisten. Zurück an Bord feierten sie unter Zuhilfenahme der Getränkevorräte weiter, bis der reichlich genossene Alkohol dem Spirituosenbankett auf natürliche Weise ein Ende setzte.

Am Morgen ging das Schiff wieder ankerauf und dampfte die Küste entlang. Wohin, das wussten nur Delgado und Zipplitt, die sich ausschwiegen. Dass etwas in der Luft lag, merkte die Besatzung, als Delgados Truppe sich an Deck formierte und Waffenmeister Zucal eine Art Gewehrappell vornahm. Als dann aber auch noch die Maschinengewehre in Stellung gebracht und eine Verbandskiste bereitgestellt wurden, ahnten die Seeleute, dass es jetzt zur Sache ging. Alles in allem machte die Truppe nunmehr einen durchaus kriegerischen Eindruck, und wenn die Gegenseite nicht besser organisiert war, konnte man ihr gewisse Anfangserfolge zubilligen.

„Ruder Backbord 20, neuer Kurs 140 Grad! Klar bei Anker!“

Damit war die kurze Reise auch schon zu Ende. Um Punta Araya bog das Schiff in die sackförmige Bucht, die mit dem Hafen Puerto Sucre abschloss. Der Maschinentelegraf ging auf Stopp, und nachdem der Anker gefasst hatte, wurden die Boote zu Wasser gelassen und mit Delgados Offizieren und den Revolutionsgardisten bemannt. Die Führung der Boote oblag den nautischen Offizieren und somit auch Martin Esser. Er hatte sich nun doch entschlossen, das Angebot des Generals anzunehmen, aber wohlweislich erst kurz vor dem Einbooten, sodass keine Zeit mehr blieb, ihn auch noch feierlich zu vereidigen.

„*Capitan*, Sie übernehmen die Führung des Stoßtrupps!“, hatte der General gesagt und ihm 20 Mann unterstellt. „Mein Plan ist, dass das Schiff mit voller Fahrt die Boote bis zum Hafen schleppt und erst im letzten Moment die Leinen loswirft. Ich werde die Durchführung persönlich überwachen.“

Auch das noch. Der große Stratege Delgado mit an Bord. Aber „*capitan* Esser“ musste ihm zugutehalten, dass er während der rasanten Schleppfahrt für Ruhe bei seiner aufgeregt schnatternden Leibgarde sorgte und noch letzte Anweisungen gab. Dann kam voraus der Hafen in Sicht. Mit Höchstfahrt preschte die *Falke* darauf zu, warf erst kurz vor der Mole die Leinen los und drehte dann mit Hartruder ab. Durch den Schwung der Fahrt in den Hafen getrieben, erreichte Essers Boot als Erstes die Pier. Delgado und seine Offiziere sprangen an Land, gefolgt von Waffenmeister Zucal und Esser, die beide je ein Maschinengewehr schleppten.

„Schützenkette bilden!“, rief Esser dem Waffenmeister zu, der sofort die Revoluzzer postierte. Dann sprangen auch die Insassen des zweiten und dritten Bootes an Land, und gemeinsam begannen sie den Marsch auf Venezuela.

Sie kamen nicht weit. Aus dem Zollgebäude auf der Pier und aus dem angrenzenden Lagerschuppen schlugen ihnen krachende Gewehrsalven entgegen und schickten die ersten Revolutionäre zu Boden.

„Deckuuung!“

Esser und Zucal ließen sich hinter einen Stapel Säcke fallen, legten die Gurte ein und nahmen die Fenster des Zollhauses unter Feuer. Das sahen die in den Booten zurückgebliebenen Kuttergasten als Aufforderung, schleunigst zum Schiff zurückzupullen. Dort wiederum hatten ihr Kapitän und die Zurückgebliebenen die wüste Knallerei ebenfalls mitbekommen und richtig daraus geschlossen, dass

IM DIENST DER KAISERLICHEN MARINE: *Triton* war von den Deutschen 1918 gehoben und als Vermessungsschiff eingesetzt worden. 1927 schließlich wurde es an die Kauffahrtei AG in Hamburg verkauft und in *Falke* umbenannt

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

Delgados Marsch auf Venezuela bereits Geschichte war. Jetzt mussten sie nur noch zusehen, wie sie möglichst unbeschadet aus dem Schlamassel herauskamen. Als Erstes forderte die Mannschaft ihren Kapitän auf, die venezolanischen Hoheitsgewässer sofort zu verlassen. Das wollte Zipplitt auch und ließ wieder Kurs auf Punta Araya nehmen.

„Dann muss das ganze Kriegsgerät verschwinden, Herr Kapitän! Am besten gleich über Bord mit dem verdammten Zeug! Waffen, Munition – alles! Damit wollen wir nichts zu tun haben."

„Ausgeschlossen!", weigerte sich Zipplitt, der aber nicht mit seinem Ersten Offizier gerechnet hatte. Der ergriff jetzt die Initiative und stellte sich auf die Seite der Besatzung.

„Herr Kapitän, wenn man dieses Schiff innerhalb der venezolanischen Hoheitsgewässer mit seinen Waffen an Bord erwischt, kommen wir wahrscheinlich nie wieder nach Hause. Wollen Sie das allen Ernstes riskieren?"

Der Kapitän war wie vor den Kopf geschlagen. Sein Erster stellte sich gegen ihn, und das vor versammelter Mannschaft! Das durfte nicht sein. Er atmete schwer, sein Gesicht lief rot an.

„Das ist Meuterei, Herr Kölling!"

„Nennen Sie es, wie Sie wollen!" Der Erste wandte sich zur wartenden Mannschaft und hob die Stimme: „Los, Männer, auf meine Verantwortung: Die Kisten über Bord! Je eher, je lieber."

„Dafür werde ich Sie belangen, Herr Kölling! Das werden Sie mir büßen!"

Wutschnaubend verließ der Kapitän und *almirante* a. D. den Ort seines persönlichen Schiffbruchs und stapfte zurück in seine Kabine, wohlwissend, dass seine Zeit auf diesem Schiff vorüber war. An Land war wieder Ruhe eingekehrt. Der Aufstand hatte sich erledigt, General Delgado hatten ein paar Kugeln im Weg gestanden, und die Rebellen, soweit sie überlebt hatten, befanden sich hinter Schloss und Riegel. Zu den wenigen, die entkommen konnten, zählte auch Martin Esser. Ihm war es gelungen, noch rechtzeitig Reißaus zu nehmen und sich allein nach dem nahen Trinidad durchzuschlagen. Sein Bedarf an Abenteuern war jedenfalls gedeckt. Er wollte nur noch heim nach Hamburg und hoffte, in Port of Spain ein Schiff zu finden. Er fand auch eines, das ihm sehr bekannt vorkam: *Falke* stand in ehemals weißen Lettern an der rostübersäten Bordwand.

„Da laust mich doch der Affe. Herr Esser, wo kommen Sie denn her?", schallte es von der Brücke, und dem Dritten fiel eine Zentnerlast von den Schultern. Dass er hier auf seinen alten Dampfer stoßen würde, damit hatte er nun wirklich nicht gerechnet. Aber das Schiff hatten die britischen Behörden an die Kette gelegt, es durfte nicht auslaufen.

„Wir wollten hier Kohlen bunkern und dann zurück nach Hamburg", erklärte der Erste. „Aber Venezuela hat uns der Piraterie angeklagt, und da haben uns die Tommies eben festgehalten."

In Port of Spain blieb das Schiff zunächst auch, bis die Behörden zu dem Schluss kamen, dass *Falke* doch kein Piratenschiff im Sinne des Völkerrechts sei, und die Sperre aufhoben mit der Auflage, dass ein anderer Kapitän das Kommando übernähme. Schließlich fand sich auch ein Käufer für das Schiff, angeblich ein „Revolutionskomitee der Antillen", das 6.000 englische Pfund für den Dampfer auf den Tisch blätterte. Später erwarb ihn ein Kapitän Vormauer aus Bargteheide bei Hamburg und nannte ihn *Ilse Vormauer*. Zwei Jahre weiter lief er als *Yunque* unter kubanischer Flagge in der Karibik, dann verlor sich seine Spur.

Die Besatzung wurde mit dem Dampfer *Magdalena* nach Hamburg geschickt, Kapitän und Offiziere stellte die Staatsanwaltschaft wegen Menschenraubs unter Anklage. Der Ausgang des Verfahrens ist bekannt: Sie wurden freigesprochen. Jetzt warteten die Verantwortlichen nur noch auf den Spruch des Seeamtes, der über ihre weitere berufliche Zukunft entscheiden würde. Und dieser Spruch fiel wesentlich anders aus als das Urteil des Schwurgerichts.

„Herr Zipplitt", begann der Vorsitzende, „hat einen so hohen Grad moralischer Mängel aufgezeigt, dass ihm die Befugnis zur Ausübung des Schiffergewerbes entzogen wird!" Die Schiffsoffiziere traf gleichfalls ein schwerer Vorwurf, weil „sie sich durch die Versprechungen General Delgados hatten blenden lassen und nicht energisch gegen die Entwicklung der Fahrt gewehrt hatten". Sie erschienen aber weniger belastet als der Kapitän, und es wurde dem Ersten Offizier Kölling entgegen dem Antrag des Reichskommissars „die Befugnis zur Ausübung des Schiffergewerbes belassen".

Den Spruch nahm Kapitän Zipplitt so jedoch nicht hin. In der Berufungsverhandlung vor dem Reichsoberseeamt am 10. Oktober 1930 wurden die Vorwürfe zwar aufrechterhalten, dem Kapitän wurde aber das Schifferpatent zurückgegeben mit dem Argument, dass aus juristischen Gründen der Entzug des Patents unter diesen Umständen nicht statthaft gewesen sei. ⚓

IN DER NÄCHSTEN AUSGABE: Kampfgebiet Adria 1914 – Einsätze des k. u. k. Torpedoboot-Zerstörers *Scharfschütze*

VOM SPEICHENRAD ZUM JOYSTICK

Der Klassiker

Mit möglichst wenigen und einfachen Handbewegungen die Kraft so zu übertragen, dass das Schiff in eine bestimmte Richtung fährt, ist das Prinzip, an dem sich seit 300 Jahren nichts geändert hat – ob mit traditionellem Steuerrad oder Druckknopf

Von Olaf Rahardt

Es gibt kaum ein Teil eines Schiffes, das selbst von Laien so eindeutig auf dessen ausschließliche Verwendung an Bord zugeordnet wird wie das Steuerrad. Es ist nicht nur ein unerlässliches technisches Ausrüstungsteil, sondern weist – ähnlich wie der Anker – einen hohen Bekanntheitsgrad auf und steht nahezu symbolhaft für die Schifffahrt.

Dabei ist das Steuern eines Schiffes über ein hölzernes Speichenrad erst seit ungefähr 300 Jahren in Gebrauch. Vorher griff man direkt zur Pinne oder nutzte auf größeren Schiffen den sogenannten Kolderstock (siehe *Schiff Classic* 2-2021), um damit die Pinne zu bewegen. Dieses System hatte aber einen sehr geringen Wirkungsgrad und wurde mit dem Größenzuwachs der Schiffe immer unpraktischer. Der geringe Wirkungsgrad resultierte daraus, dass man den Kolderstock nur mit einem sehr kleinen Ruderlagenwinkel von weniger als zehn Grad bedienen konnte.

Übergang zum Ruderrad

Seilzüge verbesserten dann die Steuerung entscheidend, denn nun konnte die ganze Breite des Raumes ausgenutzt werden, um die Pinne seitlich zu verschieben und so letztlich das Ruderblatt am Hecksteven zu schwenken. Außerdem konnte man die Seile, Steuerreep genannt, über Umlenkrollen führen und somit das Ruderrad an der bestmöglichen Stelle positionieren.

Wann genau sich der Übergang vom Kolderstock zum Ruderrad vollzog, ist nicht mehr eindeutig zu klären. Eine lange Übergangszeit ist aber sicher anzunehmen. So zeigt das National Maritime Museum in London das Modell eines Kriegsschiffes, vermutlich von 1703. Dort steht auf dem Achterdeck ein Ruderrad, das fast schon so gebaut war wie später allgemein üblich.

Speichenräder ersetzen Kurbeln

Ein anderes Schiffsmodell aus der Zeit um 1705 zeigt eine simple, typische Ruderwinde. Dort ist das Steuerreep zwar schon über eine quer liegende Welle gewickelt, um diese aber zu drehen, waren zwei Kurbeln angebracht. Mit der Zeit wurden diese durch Speichenräder ersetzt und die Welle auf erhöhte Böcke in Längsrichtung gelagert: die Geburt des Steuerrades, das von Seefahrzeugen fortan nicht mehr wegzudenken war. Dies belegen zahlreiche kurz nach 1700 entstandene Darstellungen. Dennoch weisen zeitgenössische Modelle und Schiffsrisse aus dem 18. Jahrhundert, vereinzelt noch bis 1758 und darüber hinaus, oberhalb der Pinne einen Kolderstock auf – wohl aus Gewohnheitsgründen.

ES WAR EINMAL: Prinzipskizze einer Ruderwinde nach einem Schiffsmodell um 1705 Zeichnung: O. Rahardt

Steuerräder waren anfangs hinter dem Besanmast auf dem Kampangne- oder Hüttendeck platziert, später vor diesem Mast. Während der Standort wechselte, änderte sich die Bauweise der Steuerräder im Lauf der Zeit prinzipiell nicht – abgesehen von der Weise, wie sich die Drehbewegungen zum Ruderblatt übertrugen.

Anfangs drehte nur ein einzelnes Steuerrad die Walze mit dem darauf gewickelten Steuerreep. Größere Schiffe trugen zwei solcher Räder an einer Walze. Die Reeps verliefen senkrecht nach unten durch das Deck und von dort über Umlenkrollen zur Ruderpinne, die sich mitunter drei Decks tiefer befand. Die letzten beiden Umlenkrollen schließlich saßen seitlich neben dem vorderen Ende der Pinne und zogen diese – je nach Drehrichtung der Steuerräder – zur gewünschten Seite. Dabei nutzte der Schwenkbereich den vorhandenen Platz zwischen den Bordwänden.

Bewährtes Prinzip

Allerdings betrug die Länge einer solchen Pinne bei großen Schiffen nicht selten acht oder neun Meter. Somit war auch hier der Ruderlagenwinkel noch recht gering: je kürzer die Pinne, desto weiter der Ruderlagenwinkel. Wegen der aufzunehmenden großen Kräfte am Ruderblatt musste eine solche Pinne also über entsprechende Dimensionen verfügen.

Die meisten Ruderanlagen waren nach dem gleichen Prinzip gebaut, bei kleineren Fahrzeugen gab es allerdings auch Abweichungen. So war die Pinne hier nicht selten über dem Oberdeck, und das Steuerreep verlief über Deck

SCHULSCHIFF *SMS CHARLOTTE* (1886): Neben dem mächtigen Dreifachsteuerrad befanden sich zwei Reserveruder jeweils in den darunterliegenden Decks, und es gab eine weitere Steuerstelle mit kleinem Ruderrad auf der vorderen Kommandobrücke Foto: Olaf Rahardt

BLICK IN DIE BRÜCKE: Der Fracht- und Passagierdampfer *Monte Rosa* der Hamburg-Süd von 1931; rechts ein kleines hölzernes Steuerrad Foto: Olaf Rahardt

dorthin. Oder das Steuerrad stand gleich auf dem vorderen Ende der Pinne.

Auf Kriegsschiffen hielt man im 19. Jahrhundert sicherheitshalber ein zweites Ruderrad als Reserve unter Deck vor. Großsegler des 19. und 20. Jahrhunderts arbeiteten mitunter sogar mit vier Steuerrädern auf eine Walze, und statt Steuerreeps wurden auch Ketten verwendet.

Erst als Mitte des 19. Jahrhunderts Metall das Holz im Schiffbau abzulösen begann und sich dampfgesteuerte Ruderanlagen allmählich an Bord durchsetzten, nahm die Vielfalt der Ruderanlagen zu, die auch im zivilen Schiffbau Verwendung fanden – und immer kleiner wurden. Seit den 1960er-Jahren schrumpften die Steuerräder sogar auf die Größe von Pkw-Lenkrädern.

Abgesehen von Traditions- und Museumsschiffen sind hölzerne Speichenräder nur noch aus Nostalgiegründen in Gebrauch. Auf modernen Schiffen sind Druckknöpfe und Joysticks längst an die Stelle des Steuerrades getreten. ⚓

DIE TRIUMPHALE FAHRT DER „GROSSEN WEISSEN FLOTTE“

Make America great!

Präsident Theodore Roosevelt schickte 1907 bis 1909 weiß gepönte Kriegsschiffe um den Erdball, um der Welt zu zeigen, was seine Navy leisten kann. Der Coup gelang, in allen Häfen wurden die Schiffe begeistert empfangen – und die Führung wusste nun, was ihrer Marine künftig zuzutrauen war

Von Sidney E. Dean

IMPOSANT: Mehrfach umgebaut, modernisiert und kampfbereit, stand die 1906 in Dienst gestellte *USS Connecticut* jedoch nie im Kriegseinsatz Foto: Sammlung Dean

Am 16. Dezember 1907 verabschiedeten Präsident Theodore Roosevelt und Zehntausende Schaulustige die US-Atlantikflotte. 16 Schlachtschiffe in schneeweißem Anstrich liefen aus ihrem Heimathafen in Hampton Roads, Virginia, zu einer 14-monatigen Weltumrundung aus. Die Schiffe sollten bis zur Rückkehr mehr als 30 Häfen auf sechs Kontinenten anlaufen und Kriegsmanöver in verschiedenen Weltmeeren abhalten.

Mängel aufdecken

Die Fahrt der „Großen Weißen Flotte" war die Idee von Präsident Roosevelt höchstselbst, der damit dreierlei bezweckte: Die Schlachtschiffe, allesamt zwischen 1899 und 1907 gebaut, sollten (ebenso wie ihre Crew) unter Extrembedingungen getestet werden. Dazu hatte Roosevelt angeordnet: „Ich will, dass sämtliche Fehler, Pannen und Mängel in Friedenszeiten und nicht erst im Krieg aufgedeckt werden."

Zum Zweiten galt es, die Begeisterung des amerikanischen Volkes für die kostspielige Flottenrüstung und die Großmachtpolitik ihres Präsidenten durch eine spektakuläre Fahrt zu festigen; schließlich sollten *stars and stripes* ihre Stärke demonstrieren, und diese Begeisterung wollte Roosevelt anschließend als Hebel nutzen, um noch höhere Schiffbauetats im widerspenstigen Kongress durchzusetzen.

Und drittens wollte die amerikanische Regierung den übrigen Seemächten vor Augen führen, dass Washington nun eine schlagkräftige Navy mit globaler Reichweite besaß, mit der im Zweifelsfall zu rechnen sei. Vor allem die aufstrebende Seemacht Japan, zu der erhebliche Spannungen bestanden, sollte Empfängerin dieser Botschaft sein, die aber auch die Europäer und Lateinamerikaner beeindrucken sollte.

Die USA waren durch den Spanisch-Amerikanischen Krieg von 1898 unversehens in eine Großmachtrolle katapultiert

GUTES EINVERNEHMEN: Japanische Postkarte zur Begrüßung der US-Flotte; scheinbar kleine Aufmerksamkeiten besaßen großes diplomatisches Gewicht

Foto: Sammlung Dean

BESUCH AM „ZUCKERHUT“: Ankunft der von brasilianischen Kriegsschiffen eskortierten Flotte in Rio da Janeiro, der zweitgrößten Stadt Brasiliens, am 12. Januar 1908 Foto: Sammlung Dean

worden: Der Erwerb Hawaiis, Guams, der Philippinen und Puerto Ricos 1898 brachte Washington neue Gebiete weit außerhalb des bisherigen Territorialbereiches. Weiterer Gebietserwerb durch Pacht folgte 1903 auf Kuba, wo die Amerikaner eine Kohlestation bei Guantanamo Bay errichteten, sowie in Panama (Kanalzone).

Kommende Seemacht USA

Der Aufstieg Amerikas führte auch zu Spannungen – vor allem mit den beiden aufstrebenden Seemächten der Zeit, Deutschland und Japan, aber ebenso mit anderen europäischen Ländern. Konfrontationen mit Eskalationspotenzial ereigneten sich 1898 zwischen dem US-Asiengeschwader und dem deutschen Ostasiengeschwader in der Manila-Bucht und 1902/03 zwischen Washington einerseits und London, Berlin und Rom andererseits um die europäische Seeblockade Venezuelas.

Besonders gespannt war die Lage zwischen den beiden aus unterschiedlichen Richtungen expandierenden Pazifikmächten USA und Japan. Dies lag zum großen Teil daran, dass Tokio alles daransetzte, um sich in den Besitz der Philippinen zu bringen. Weitere Faktoren kamen hinzu: Theodore Roosevelt hatte 1905 als diplomatischer Vermittler im Krieg zwischen Russland und Japan fungiert, der daraus resultierende Friedensvertrag von Portsmouth (New Hampshire) konnte die japanischen Territorialambitionen in Nordostasien aber nicht befriedigen.

Anti-amerikanische Stimmung grassierte in Japan aufgrund der als demütigend empfundenen Bedingungen des Friedensabkommens. Diese Stimmung wurde zusätzlich angeheizt, weil japanische Schulkinder in San Francisco nach Geschlechtern getrennt wurden und es in Kalifornien zu antijapanischen Ausschreitungen kam. Die nationalistischen und sensationsorientierten Zeitungen beider Länder schrieben unverhohlen von Kriegswolken über dem Pazifik.

Amerika war für einen Krieg gegen Japan allerdings nicht optimal vorbereitet. Die Hauptkampfkraft der U.S. Navy lag bei der Atlantikflotte. Die zwischen Manila und der US-Westküste aufgeteilte Pazifikflotte bestand in erster Linie aus leichten Panzerkreuzern, die der japanischen Flotte weit unterlegen waren.

Im ersten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts zeigte sich der amerikanisch-japanische Gegensatz im Pazifik immer deutlicher. Der Krieg war nur eine Frage der Zeit

Maritimes Wettrennen

Washington befürchtete, dass die ungleichen maritimen Stärkeverhältnisse im Pazifik Tokio zu einem Abenteuer ermuntern würden. Die Erfahrungen des Russisch-Japanischen Krieges waren durchaus geeignet, eine solche Einschätzung zu stützen. Die japanische Flotte hatte bei der Seeschlacht von Tsushima (Mai 1905) leichtes Spiel gehabt, weil die russische Ostseeflotte bei ihrer Ankunft im Nordpazifik schlecht geordnet und geschwächt war. Die Annahme, dass die US-Atlantikflotte nach einer Fahrt in den Westpazifik ebenso geschwächt sei, lag für Tokio daher nahe.

Roosevelt hoffte nun, durch die Machtdemonstration einer Weltumseglung die Kriegsgefahr zu verringern. Er wollte damit unmissverständlich klarmachen, dass Japan in Reichweite der US-Streitkräfte lag. „Das Einzige, was meiner Meinung nach den Krieg verhindern kann, ist die Überzeugung Japans, dass wir nicht zu schlagen sind“, erklärte Roosevelt gegenüber seinem Außenminister Elihu Root.

Flaggschiff der unter Rear Admiral Robley Evans fahrenden Flotte war die *USS Connecticut*. Die Schlachtschiffe waren in zwei Geschwader zu je acht Schiffen aufgeteilt

IN KIELLINIE: Durchfahrt durch die Magellan-Straße am 7. und 8. Februar 1908, aufgenommen vom Achterdeck des Schlachtschiffes *USS Georgia* (BB 15). Die „Weiße Flotte“ wusste sich öffentlichkeitswirksam in Szene zu setzen Foto: Sammlung Dean

GROSSER MOMENT: Ankunft der Flotte in Sydney. Illustration der Zeitung *Sydney Mail* vom 19. August 1908. Die Medien nahmen die Ereignisse rund um die Hafenbesuche begierig auf Foto: Sammlung Dean

und diese wiederum in jeweils zwei Abteilungen zu vier Schiffen gegliedert. Hinzu kamen die aus sechs Zerstörern und einem Versorger bestehende „Torpedo-Flottille“ sowie vier weitere Versorgungsschiffe und ein Lazarettschiff. Mehr als 18.000 Matrosen und Marineinfanteristen nahmen ab 16. Dezember an der Fahrt teil.

Zahlreiche Hafenbesuche

Die erste Phase führte von Virginia über Kap Horn nach San Francisco. Die Flotte machte Zwischenstation in Trinidad und Rio de Janeiro, durchfuhr die Magellanstraße unter Führung eines chilenischen Kreuzers und machte weitere Hafenbesuche in Punta Arenas, Chile sowie Callao, Peru.

LICHT AN! Die Flutlichter der amerikanischen Schiffe beleuchten den Hafen von Sydney Foto: Australian National Maritime Museum

POSING TO A GREAT MARITIME FUTURE: Geschützmannschaften mit den 8-Zoll- und 12-Zoll-Batterien des Schlachtschiffs *USS Georgia*, aufgenommen im Pazifik 1908
Foto: Sammlung Dean

IM DIENST DER POLITIK: Die Schiffskapitäne der „Großen Weißen Flotte" hatten auch einen diplomatischen Auftrag, ihr Wirken an Land war daher genauso wichtig wie ihre Professionalität an Bord Foto: Sammlung Dean

Wo sich die Schiffe blicken ließen, wurden sie und ihre Besatzungen begeistert empfangen. Der einzige nennenswerte Zwischenfall der gesamten Fahrt ereignete sich am 13. Januar in Rio, als amerikanische Matrosen in einer Hafenkneipe in einen Streit zwischen brasilianischen Schauerleuten hineingezogen wurden. Die einsetzende Massenschlägerei zwischen einheimischen und amerikanischen Seeleuten steigerte sich schnell zu einer Straßenschlacht. Der allgemeinen Festtagsstimmung tat der Zwischenfall allerdings keinen Abbruch.

Nach der Goodwill-Tour durch Südamerika führte die Flotte vom 12. März bis 11. April in der mexikanischen Magdalena-Bucht Geschützübungen durch. Während dieser Zeit unternahmen die Bürgermeister der Städte an der US-Westküste alles, um einen Besuch durch die Flotte zu sichern.

Am 14. April fuhr sie in Coronado bei San Diego ein und arbeitete sich anschließend von einem Hafen zum nächsten nordwärts. Während dieser Phase der Fahrt gab es beinahe einen Eklat. Als die Stadtverwaltung von Santa Cruz erfuhr, dass nur die halbe Flotte die kalifornische Kleinstadt aufsuchen sollte, drohte sie den Hafenbesuch ganz abzusagen. Washington gab schließlich nach. Santa Cruz konnte sein Gesicht wahren und wurde durch das volle Aufgebot von 16 Schlachtschiffen beehrt.

Am 6. Mai 1908 fuhr die Flotte für einen längeren Aufenthalt in San Francisco ein. Während dieser Zeit besuchten einzelne Einheiten die Häfen des Bundesstaates Washington. In jedem Hafen erfuhren die Matrosen die gleiche empathische Begrüßung wie zuvor in Lateinamerika. Paraden, Volksfeste, sportliche Wettkämpfe und Bälle wurden veranstaltet, Offiziere und Mannschaften als Ehrengäste gefeiert und freigehalten.

Am 7. Juli 1908 setzte die Flotte endlich, nunmehr unter dem Kommando von Rear Admiral Charles Sperry, zur asiatisch-pazifischen Etappe der Rundreise von Juli bis Oktober an. Die US-Geschwader liefen Honolulu, Aukland, Sydney, Melbourne, Albany, Manila, Yokohama und Amoy an.

Auch im Pazifik lösten die großen Kriegsschiffe Jubelstürme hervor. In Sydney wurde die Flotte von 250.000 Menschen empfangen, die die ganze Nacht gewacht hatten, um das Spektakel der einfahrenden Schiffe nicht zu versäumen.

Bevor die Navy zum heikelsten Teil ihrer Mission – der Anfahrt des japanischen Ha-

TESTLAUF: Den reibungslosen Dienst an Bord und die Funktionalität aller Bereiche während einer langen Fahrtzeit zu prüfen, war eines der Ziele der Expedition

Foto: Sammlung Dean

fens Yokohama – ansetzen konnte, musste sie allerdings am 12. Oktober bei Taiwan einen Taifun überstehen. Es sollte der verheerendste Sturm im Südchinesischen Meer seit mehr als 40 Jahren sein. „Wenn das vorausfahrende Schiff in der Talsohle zwischen den Wellen verschwand, konnte man nur noch den Topmast erkennen. Das war alles, was von einem ganzen Schlachtschiff zu sehen war“, beschrieb ein Matrose die bis zu 20 Meter hohen Wellen. Die Flotte überstand den Sturm dennoch ohne nennenswerten Schaden, allerdings mit einem Todesopfer.

Höhepunkt: der Besuch Japans

Als die Schiffe am 17. Oktober in Sichtweite der Hauptinsel Honschu kamen, erließ Admiral Sperry eine Flottendirektive mit Hinweis auf die diplomatische Wichtigkeit des Japanbesuches. Roosevelt hatte Anweisung gegeben, auf japanische Provokationen vorbereitet zu sein und „höchste Wachsamkeit zu üben während des gesamten Aufenthalts in ostasiatischen Gewässern“. Die Matrosen sollten sich zu jeder Zeit mit Würde und Disziplin verhalten. Freigang erhielten nur solche Männer, die niemals durch Trunkenheit oder ähnlich ungebührliches Verhalten aufgefallen waren. „Es darf keinen Verdacht der Unhöflichkeit durch unsere Seite geben“,

TEAMSPIRIT: Sportfest an Bord der *Connecticut* anlässlich des amerikanischen Unabhängigkeitstages am 4. Juli 1908. Zu diesem Zeitpunkt befindet sich die Flotte im Pazifik

Foto: Sammlung Dean

bestimmte der Präsident. Während der amerikanische Flottenkommandeur der bevorstehenden Begegnung mit einiger Sorge entgegensah, stimmte Nippon seine Bevölkerung ebenfalls mit Nachdruck auf einen harmonischen Freundschaftsbesuch ein. Am 18. Oktober liefen die Schlachtschiffe ein, geleitet von drei japanischen Zerstörern mit schwarzem Anstrich. An Land stimmten zahlreiche japanische Schulkinder bei der Ankunft aus voller Brust patriotische amerikanische Lieder an.

Die japanische Gastfreundschaft stand der in den früheren Anlaufhäfen in nichts nach. Die vier Konteradmiräle der Flotte logierten im Kaiserpalast. Jüngere Offiziere wurden eingeladen, Japan per Bahn zu erkunden, während Matrosen Freikarten für die Straßenbahn erhielten. Bei dem einwöchigen Aufenthalt folgte eine Feierlichkeit der anderen.

Ein unvorhersehbarer positiver Vorfall ereignete sich am Abend des 22. Oktober. Ein aus Bambus und Reispapier bestehender Ehrenbogen auf dem Tokioter Festplatz geriet in Brand. Als sich die Flammen auf eine nahe stehende Fahnenstange zubewegten, enterte ein US-Marineinfanterist geistesgegenwärtig die intakte Seite des Bogens auf und rettete die japanische Fahne vor dem Feuer. Als Dank trug ihn die euphorisierte Menge durch die Straßen – ein diplomatischer Erfolg auf der persönlichen Ebene, der zu einer aufgeräumten Stimmung auf beiden Seiten weiter beigetragen hatte.

Herzliches Einvernehmen

Nach dem Auslaufen aus Yokohama am 25. Oktober kehrte ein Geschwader der Flotte direkt nach Manila zurück. Das andere fuhr mit acht Schlachtschiffen zu einem einwöchigen Besuch der chinesischen Insel Amoy. Analog zu den Stadtvätern von Santa

Cruz war die chinesische Führung entsetzt, nur die halbe Flotte vorzufinden. Nachdem Japan durch die gesamte Flotte beehrt worden war, wurde die kleinere US-Delegation von den Chinesen als Herabwürdigung aufgefasst. Wohl zu Recht, wie die Freigabe diplomatischer Korrespondenz Jahrzehnte später belegte.

Tokio hatte darauf bestanden, dass nur die halbe US-Flotte Amoy anlaufen sollte, um die höhere diplomatische Position Japans über China zu symbolisieren. Roosevelt, auf *rapprochement* (Annäherung) mit Tokio bedacht, willigte ein. Um Gesichtsverlust vor dem eigenen Volk zu vermeiden, verbreitete Peking kurzerhand, die übrigen amerikanischen Schiffe seien während eines Taifuns gesunken.

Die Flotte verbrachte rund einen Monat mit Übungen vor den Philippinen und fuhr am 1. Dezember in den Indischen Ozean. Nach einem Hafenbesuch in der Ceylonesischen Hauptstadt Colombo im Dezember durchquerte die Flotte Anfang Januar 1909 den Suezkanal.

Diplomatische Ereignisse

Im Mittelmeer wurde das Kontingent in Vierergruppen aufgeteilt, um möglichst viele Häfen besuchen zu können. Die 1. Abteilung unter dem Flottenbefehlshaber Admiral Sperry fuhr direkt in die Straße von Messina, um humanitäre Hilfe nach dem katastrophalen Erdbeben vom 28. Dezember 1908 zu leisten. Die 2. Abteilung segelte zur Riviera zu Hafenbesuchen in Marseille und Nizza. Die 3. Abteilung steuerte Athen, Smyrna, und Beirut an, und die 4. machte schließlich in Tripolis, Algier, Tanger und Valletta fest.

„The fifteen-month cruise was a complete success. Logistically the navy learned important lessons about refueling at sea, and the press coverage ashore generated more popular support for the navy“

Craig L. Symonds,
Prof. em. der US Naval Academy

Die Hafenbesuche wurden als diplomatische Ereignisse gefeiert und durch Galaveranstaltungen an Land und an Bord begleitet. Auch die einheimischen und fremden Kriegsschiffe in den angelaufenen Häfen zeigten viel Interesse an den Besuchern. US-Offiziere nutzten die Visiten zudem für Kurzreisen ins Landesinnere. Die Privatkorrespondenz sowohl der Offiziere als auch der Mannschaften bezeugt einen regen Austausch mit dem jeweiligen Gastland und eine herzliche Völkerverständigung.

Am 30. Januar 1909 sammelte die Flotte wie geplant bei Gibraltar, und weil es Sonntag war, wurden die obligaten Salutschüsse erst am darauffolgenden Montag geleistet. Eine Stunde lang glich Gibraltar einer Kriegszone. Die *Connecticut* feuerte als Verbandsflaggschiff 21 Salutschüsse aus seinen Zwölf-Zoll-Geschützen zu Ehren des Hafens und anschließend weitere 21 Schüsse zu Ehren des britischen Flaggschiffs *Albemarle* ab. Wie es die Tradition will, erwiderten sowohl eine Küstenbatterie als auch die *Albemarle* die Salutschüsse, die anschließend auch anwesende russische, niederländische und französische Kriegsschiffe austauschten.

Salutschüsse bei der Ankunft

Zur Proviant- und Kohleaufnahme verblieb die Atlantikflotte eine Woche im Hafen. Am 6. Februar durchquerte sie geschlossen die Straße von Gibraltar in Richtung Westen. Am 22. Februar 1909 fuhr der Verband, begleitet vom Jubel Tausender Schaulustiger, in Hampton Roads ein. Theodore Roosevelt nahm die einlaufende Flottenparade wieder persönlich vom Deck der Präsidentenjacht *Mayflower* ab, während jedes der 16 Schlachtschiffe 21 Salutschüsse aus seinen Zwölf-Zoll-Geschützen abfeuerte.

Die Fahrt der „Großen Weißen Flotte“, die mehr als 43.000 Seemeilen zurückgelegt hatte, gilt noch heute als eine der bedeutendsten Leistungen der U.S. Navy in Friedenszeiten. Nie zuvor war eine geschlossene Flotte dampfgetriebener stählerner Kriegsschiffe rund um den Erdball gefahren. Die

HAMPTON ROADS, 22. FEBRUAR 1909: Der Präsident nimmt die Flottenparade vom Deck der *Mayflower* persönlich ab (nicht im Bild), während jedes der 16 Schlachtschiffe 21 Salutschüsse aus seinen Zwölf-Zoll-Geschützen abfeuert

Foto: picture-alliance/Everett Collection/Library of Congress

HÖCHSTE EHRE: Präsident Theodore Roosevelt begrüßt am 22. Februar 1909 die Besatzung des Flaggschiffs *USS Connecticut* nach der Rückkehr der Flotte

Foto: Sammlung Dean

Schlachtschiffe erwiesen sich dabei als robust, und entgegen allen Erwartungen gab es keine wesentlichen technischen Störungen oder Wartungsprobleme. Allerdings wurden mehrere Designschwächen der Schiffe festgestellt, die beim Bau nachfolgender Einheiten korrigiert werden konnten.

Mit der Expedition war nicht zuletzt zudem die Notwendigkeit zusätzlicher eigener Kohlestationen sowie weiterer Versorgungsschiffe unterstrichen worden; im Verlauf der Reise war die Flotte für Proviant und Treibstoff zu 90 Prozent auf fremde Häfen und Kohlestationen angewiesen gewesen. Zeitweise fuhren sogar Versorgungsschiffe der britischen Royal Navy mit dem Verband, um die US-Versorger zu ergänzen. Die politischen Ziele der Reise konnten voll erfüllt werden, wie die durchweg positiven Reaktionen auf das Erscheinen der Schiffe bewiesen.

Außenpolitisch demonstrierte Washington seine Fähigkeit zur globalen Machtprojektion und untermauerte seinen Anspruch auf einen Großmachtstatus. Dass dabei immer auch die jeweiligen bilateralen Beziehungen gestärkt worden sind, muss nicht weiter vertieft werden.

Dies galt insbesondere für Japan. Einen Monat nach dem Flottenbesuch wurde im November 1908 das Root-Takahira-Abkommen zwischen Washington und Tokio paraphiert. Dieser Vertrag sicherte den Status quo im Pazifik und die Anerkennung der gegenseitigen Gebietsansprüche und Interessen beider Staaten in diesem Raum. Das Abkommen war das Ergebnis sechsmonatiger Geheimverhandlungen, in deren Verlauf beide Nationen die Einsicht bestätigten, dass eine Konfrontation weder im japanischen noch im amerikanischen Interesse sei.

Der Flottenbesuch in Yokohama begründete zwar keine allgemeine amerikanisch-japanische Verständigung, er war aber ein nicht zu übersehendes Symbol. Beide Regierungen nutzten dieses Symbol, um die in ihren Ländern verwurzelten Ressentiments gegen das jeweils andere Land zu bändigen und die gegenseitige Akzeptanz zu stärken und zu fördern.

Schließlich darf nicht übersehen werden, dass Tokio das Verhandlungsangebot Roosevelts erst aufgriff, als die „Große Weiße Flotte" erfolgreich die Magellanstraße durchquert und einsatzbereit die nordamerikanische Westküste erreicht hatte. So bezeichnete Roosevelt später die erfolgreiche Reise seiner Schiffe als den größten Dienst, den er für den Frieden geleistet hatte. ⚓

KAPITÄNLEUTNANT ERICH TOPP

Im „Teufelsboot“

Kapitänleutnant Erich Topp, einer der erfolgreichsten deutschen U-Boot-Kommandanten, versenkte 42 Tage vor Hitlers Kriegserklärung an die USA mit U 552 den amerikanischen Zerstörer *USS Reuben James*. Zwar blieb dieser Zwischenfall ohne unmittelbare Folgen, die Reaktionen der Seekriegsleitung zeigten aber die deutsche Furcht vor einem Kriegseintritt der Vereinigten Staaten

Von Jens Grützner

IN DER SPITZENGRUPPE: Erich Topp versenkte mit U 552 auf zehn Feindfahrten 28 Handelsschiffe und beschädigte weitere vier; mit *Reuben James* versenkte er darüber hinaus das erste amerikanische Kriegsschiff

Foto: picture-alliance/arkivi

ERFOLGREICHE FEINDFAHRT: Das Unterseeboot U 552 hat an einer Schleuse von St. Nazaire festgemacht. Die Besatzung steht im Lederpäckchen an Deck, Offiziere des Stabes erwarten den Kommandanten (auf dem Turm mit weißer Mütze)

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

Am 3. August 1942 überraschte die kanadische Korvette *Sackville* im Nordatlantik im starken Nebel U 552. Das deutsche U-Boot unter dem Kommando von Kapitänleutnant Topp befand sich gerade an der Wasseroberfläche. Die Korvette schoss aus 50 Meter Entfernung aus allen Rohren, beim Drehen detonierte eine 10,2-cm-Granate am Turm. Das Boot sackte wie ein Stein weg und wurde anschließend mit Wasserbomben beharkt.

Kurz danach entdeckten die Kanadier eine Ölspur sowie Trümmerteile und gingen davon aus, den Feind versenkt zu haben. Doch Boot und Besatzung überlebten, ihr Kommandant hatte im entscheidenden Moment das Richtige getan, was er seiner Geistesgegenwart und dem Schicksal zu verdanken hatte. Wer war der Mann, der schon zu seinen Lebzeiten zur Legende wurde und später zum Konteradmiral der Bundesmarine aufstieg?

Zur Reichsmarine

Erich Topp wurde am 2. Juli 1914 in Hannover als Sohn eines Ingenieurs geboren. Er trat schon früh der bündischen Jugend bei und orientierte sich dort an den Grundwerten der abendländischen Kultur. Als Jugendlicher fand Topp die Ideale dieser Bewegung in der sogenannten Musikantengilde verkörpert: Er sang viele klassische Stücke und war fasziniert von der Kunst und der Kultur im Allgemeinen.

„Der Tod, dessen eindringliche Nähe wir so oft erlebt und erlitten hatten, der uns ständig begleitet hatte, hier kam er so ganz unerwartet und schlug zu“

Topp über die Folgen der Kollision mit *Rona*

Nach einem freiwilligen halben Jahr Arbeitsdienst und seinem Beitritt zur NSDAP trat er am 1. April 1934 als Seekadett in die Reichsmarine ein. Der zweimonatigen infanteristischen Ausbildung in Stralsund folgte die praktische Ausbildung auf dem Segelschulschiff *Gorch Fock*. Bedingt durch seine Körpergröße war er langsamer als seine Kameraden, er verhedderte sich in den Wanten und erreichte seine Station öfters verspätet. Also gehörte der junge Mann zum sogenannten „Enterverein“. Das bedeutete, dass dessen unfreiwillige Mitglieder nach Dienst mit einer gezurrten Hängematte unter dem linken Arm in den Wanten üben mussten, um schneller zu werden.

Ende September 1934 wurde der Seekadett auf den Leichten Kreuzer *Karlsruhe* versetzt. Bereits wenige Wochen später verließ das Schiff unter dem Kommando von Kapitän zur See (später Vizeadmiral und Flottenchef) Günther Lütjens Kiel und lief über Skagen und die Azoren die Ostküste Südamerikas an. *Karlsruhe* umrundete Kap Hoorn und fuhr an der Küste entlang bis Vancouver. Danach ging es durch den Panamakanal und über Houston, Charleston und Vigo zurück nach Kiel, um dort am 15. Juni 1935 festzumachen.

Topp absolvierte im Anschluss diverse Lehrgänge für Fähnriche an der Marineschule in Flensburg-Mürwik und kehrte am 16. Oktober 1936 auf die *Karlsruhe* zurück. Zu Beginn des Jahres 1937, während des Spanischen Bürgerkrieges (1936–1939), befand sich der Kreuzer in spanischen Gewässern. Nur zwei Wochen nach seiner Beförderung zum Leutnant zur See wurde der junge Offizier am 18. April 1937 Adjutant des Kommandanten.

Traum: U-Boot-Kommandant

Mit der Kommandierung Topps am 5. Oktober 1937 auf die U-Boot-Schule in Neustadt/Holstein ging ein lang gehegter Traum in Erfüllung. Mit einem der Lehrgangsteilnehmer, dem späteren U-Boot-Ass Engelbert Endrass, schloss er Freundschaft, die bis zu dessen Tod am 21. Dezember 1941 ungebrochen blieb. In der U-Boot-Waffe nannte man

SEIN ERSTES U-BOOT: Im Juni 1940 übernahm Topp das VII-C-Boot U 57 (hier bei einer Erprobungsfahrt auf der Kieler Förde), mit dem er sechs Schiffe versenkte

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

MIT DEM „TEUFELSBOOT“ WIEDER RAUS: U 552 läuft zu einer neuen Unternehmung aus, Topps Nachfolger als Kommandant, Kapitänleutnant Klaus Popp, gelang im Winter 1942 eine Rekordfahrt von 97 Tagen

Foto: Sammlung Grützner

beide liebevoll „Castor und Pollux“ (nach den Zwillingen in der Mythologie).

Zwischenfall vor Brunsbüttel

Am 2. November 1938 wurde Topp Erster Wachoffizier (I. WO) auf U 46, einem VII-B-Boot unter Kapitänleutnant Sohler. Nach vier Feindfahrten stieg er am 30. April 1940 aus und übernahm am 5. Juni des gleichen Jahres U 57 (Typ II C) als Kommandant. Mit diesem Boot unternahm er zwei Feindfahrten, auf denen er sechs Schiffe mit knapp 37.000 BRT versenken konnte.

Nach Rückkehr vom letzten Einsatz kollidierte U 57 am 3. September 1940 vor der Schleuse Brunsbüttel mit dem norwegischen Dampfer *Rona*. Topp befahl zwar noch „Alle Mann aus dem Boot!“, doch nicht alle konnten sich retten. Der Bug des Dampfers schnitt in die Brücke, sodass das Boot schnell wegsackte. Sechs Mann kamen dabei ums Leben, 19 überlebten. U 57 wurde wenige Tage später gehoben, repariert und anschließend wieder in Dienst gestellt.

Unmittelbar danach ging Topp als Erster ins Boot, der Anblick der Toten hatte ihn schwer getroffen, und obwohl er an diesem Vorfall keine Schuld trug, belastete ihn das Ereignis sein ganzes Leben lang. Jahre später schrieb er: „Der Tod, dessen eindringliche Nähe wir so oft erlebt und erlitten hatten, der uns ständig begleitet hatte, hier kam er so ganz unerwartet und schlug zu.“ In demselben Monat wurde er mit dem Eisernen Kreuz 1. Klasse ausgezeichnet.

U 552 in Dienst gestellt

Anfang November kam Topp zur Baubelehrung nach Hamburg. Auf der Werft von Blohm & Voss stellte er am 4. Dezember 1940 sein neues Boot U 552 (Typ VII C) als Kommandant in Dienst. Ein Großteil seiner alten Besatzung von U 57 war ihm, der bei seinen Männern großes Vertrauen genoss und den wohl eine außergewöhnliche Menschenkenntnis auszeichnete, auf das neue Boot gefolgt.

Die erste Feindfahrt mit dem neuen Boot verlief erfolgreich. Nachdem zwei Schiffe mit über 12.000 Tonnen versenkt worden waren, lief U 552 am 16. März in St. Nazaire ein. Erich Topp führte U 552 auf insgesamt zehn Feindfahrten, auf denen er 30 Schiffe mit über 161.000 BRT versenken und drei Schiffe mit knapp 27.000 BRT beschädigen konnte.

Auf seiner sechsten Unternehmung torpedierte er am 31. Okto-

DATEN
U 552 „Teufelsboot“

1940 14. September, Stapellauf, Blohm & Voss, Hamburg
4. Dezember, Indienststellung
1945 5. Mai, Selbstversenkung (Regenbogen-Befehl)
1950 Erich Topp wird der abgesägte Sehrohrkopf des Bootes überreicht

15 Unternehmungen, bei denen 30 Handelsschiffe mit 152.250 BRT sowie zwei Kriegsschiffe mit 1.710 Tonnen versenkt wurden
Verdrängung über Wasser 761 Tonnen, getaucht 865 Tonnen
Geschwindigkeit über Wasser 17,6 Knoten, getaucht 7,6 Knoten
Bewaffnung: 1 x 8,8-cm-Geschütz, 1 x 2-cm-Flak, 5 Torpedorohre für 53,3-cm-Torpedos

MARKENZEICHEN: Seine Erfolge und der aufgemalte rote Teufel führten für U 552 intern zu der Bezeichnung „Teufelsboot“

Foto: picture-alliance/ZB/Berliner Verlag

ber 1941 die *USS Reuben James* im Nordatlantik. Über 100 Mann starben, darunter alle sieben Offiziere, 45 Männer konnten gerettet werden. Der US-Zerstörer gehörte bereits vor Kriegseintritt der USA am 11. Dezember 1941 zur Sicherung des britischen Konvois HX 156. Topp erfuhr noch während der Feindfahrt, dass er ein US-Kriegsschiff versenkt hatte. Er dachte augenblicklich an die mögliche politische Brisanz, waren die Vereinigten Staaten 1917 doch als Folge des verschärften U-Boot-Krieges an der Seite der Entente-Mächte in den Ersten Weltkrieg eingetreten. Völkerrechtlich hatte er sich zwar nichts zuschulden kommen lassen, dennoch muss er einen enormen Druck verspürt haben, denn der Kriegsgegner Amerika war damals, im Ersten Weltkrieg, entscheidend für die deutsche Niederlage gewesen.

Nach Rückkehr von der Feindfahrt meldete sich Kapitänleutnant Topp beim Befehlshaber der U-Boote (BdU) Vizeadmiral Dönitz in Paris und erstattete detailliert Bericht. Hitler setzte alles daran, die offiziell

PROPAGANDAVORLAGE: „Mit Korvettenkapitän Topp auf Feindfahrt. Das ist der Fangschuss auf einem 11.000 Tonnen großen britischen Frachter" lautet die Original-Bildunterschrift Foto: SZ-Photo/Berliner Verlag

SICHER IST SICHER: Französische Fischerboote, die U 552 beim Rückmarsch von einer Feindfahrt entgegenkommen, unter Beobachtung Foto: SZ-Photo

neutralen USA nicht unnötig zu provozieren. Er wusste, dass die Vereinigten Staaten eine enorme wirtschaftliche Kraft besaßen, die sich in kurzer Zeit bedrohlich entwickeln und im Atlantik und Pazifik eine Seemacht etablieren konnten *(Two-Ocean-Navy-Expansion-Tet)*. Großadmiral Raeder war es, der sich in dieser Frage offensiv verhielt, indem er seinen „Führer" immer wieder dazu drängte, den Handelskrieg nach Prisenordnung auch gegen amerikanische Schiffe freizugeben – vergeblich.

Amerikaner reagieren

Nur zwei Wochen nach der Versenkung der *Reuben James* hatte der Kongress der Vereinigten Staaten beschlossen, ihre Handelsschiffe zu bewaffnen. Dies war ein weiterer Schritt der amerikanischen verdeckten Kriegführung und bedeutete die faktische Aufgabe der Neutralität. Anders als die Versenkung der *Lusitania* durch Kapitänleutnant Schwieger am 7. Mai 1915 erzeugte der gewaltsame Verlust eines amerikanischen Zerstörers jedoch kein weltweites Aufsehen

ZWEI TORPEDOS: Der Zerstörer *USS Reuben James* sollte zusammen mit anderen Zerstörern Ende Oktober 1941 die Sicherung des britischen Konvois HX 156 im Atlantik übernehmen, als er von U 552 versenkt wurde Fotos: Sammlung Dean, GSW

ERICH TOPP

Lebensdaten

1914	2. Juli, geboren in Hannover
1934	8. April, Eintritt als Seekadett in die Reichsmarine
1937	1. April, Leutnant zur See
1940	5. Juni, Kommandant U 57
	4. Dezember, Kommandant U 552
1941	20. Juni, Ritterkreuz
	1. September, Kapitänleutnant
1942	11. April, 87. Eichenlaub zum Ritterkreuz
	17. August, Korvettenkapitän,
	17. Schwerter zum Eichenlaub
1944	1. Dezember, Fregattenkapitän
1945	26. April, Kommandant U 2513
	17. August, Entlassung aus der Kriegsgefangenschaft
1959	1. November, Kapitän zur See
1965	15. November, Flottillenadmiral
1966	21. Dezember, Konteradmiral
1969	19. September, Großes Verdienstkreuz des Verdienstordens
	31. Dezember, Ruhestand
2005	26. Dezember, gestorben in Süßen (Landkreis Göppingen)

VORBILD FÜR DIE JUGEND: Wie viele U-Boot-Kommandanten, so vereinnahmte die Propaganda natürlich auch Erich Topp für ihre Zwecke Foto: picture-alliance/arkivi

MIT DEM U-BOOT-ASS Engelbert Endrass, Kommandant von U 46 und U 567, verband Topp eine enge Freundschaft. U 567 fiel am 21. Dezember 1941 einer britischen U-Boot-Gruppe zum Opfer – keine Überlebenden

Foto: Sammlung Grützner

HOCHAUSGEZEICHNET: Erich Topp und Reinhard Hardegen erhalten von Hitler im April 1942 das Eichenlaub zum Ritterkreuz, die Schwerter folgen für Topp noch im selben Jahr

Foto: Sammlung Grützner

und zog auch keine unmittelbaren Folgen nach sich. Unabhängig von diesem Fall traten die USA in den Krieg ein, der vom Deutschen Reich erklärt worden war.

Die nächsten beiden Unternehmungen führten Topps U 552 vor die Küsten Nordamerikas. Dort versenkte er zehn Schiffe mit über 56.000 BRT. Auf seiner zehnten und letzten Unternehmung kam es zu dem eingangs erwähnten dramatischen Zwischenfall, bei dem die Gegenseite davon ausging, ihn versenkt zu haben. Über die amerikanische Presse gelangte die Meldung in die Schweiz und von dort nach Deutschland.

Doch U 552 lief am 13. August 1942 in St. Nazaire ein, wo Topp für immer von Bord ging. Auf seinen Feindfahrten als Kommandant zweier U-Boote hatte er 36 Schiffe mit über 198.000 BRT versenkt. Dreimal war er namentlich im Wehrmachtbericht genannt und mit dem Ritterkreuz, dem Eichenlaub und den Schwertern hochdekoriert worden.

Topp übernahm am 4. November 1942 die 27. U-Flottille in Gotenhafen als Flottillenchef. Seine Verantwortung erstreckte sich nun auf die taktische Schulung, also den letzten Teil der Ausbildung, bevor die U-Boote an die Front kamen.

Topp fordert härtere Ausbildung

Der groß gewachsene, blonde, schlanke Topp entsprach dem von der NS-Ideologie entworfenen Idealtyp des deutschen Offiziers, und so nahm sich die Propaganda des Seehelden an: Er wurde in der deutschen Wochenschau gezeigt, gab Interviews und wurde sogar auf einer Briefmarke abgebildet.

Nach den schweren Verlusten der U-Boote im Mai 1943 versuchte er vergeblich, den neuen Oberbefehlshaber der Kriegsmarine Großadmiral Dönitz von einer effektiveren und wohl auch härteren Ausbildung zu überzeugen. Von August 1944 bis März 1945 war Erich Topp Leiter der Erprobungsgruppe U-Boote und seit dem 1. Dezember 1944 verantwortlich für die neuen und ersten „echten" Unterseeboote vom Typ XXI. Von Ende März bis Ende April schließlich Kommandant von U 3010, befehligte Topp bis zum Kriegsende U 2513.

> **„Es ist daher festzustellen, dass bei den gegenwärtigen Verhältnissen der Ausbau der möglicherweise kriegsentscheidenden U-Bootswaffe […] nicht in dem geplanten […] Umfange stattfindet!"**
>
> Aus: *Lagebesprechung beim Chef Skl*, 30.11.1940

Noch 1945 wurde Topp aus der Kriegsgefangenschaft entlassen, arbeitete zunächst als Matrose auf einem Fischdampfer und nach dem Studium der Architektur als freischaffender Architekt, bis er am 3. März 1958 in die Bundesmarine eintrat. Seine Stationen waren unter anderen Chef des Stabes beim NATO-Militärausschuss in Washington, Stellvertretender Kommandeur der U-Boot-Flottille, das Flottenkommando und das Bundesministerium der Verteidigung, Chef des Führungsstabes und Stellvertretender Inspekteur der Marine. Eine abschließende hohe NATO-Verwendung in Norwegen blieb ihm verwehrt, da Topp während des Krieges auch norwegische Dampfer versenkt hatte.

Admiral und Berater

Am 31. Dezember 1969 ging er als Konteradmiral in den Ruhestand, nachdem ihm im selben Jahr noch das Große Bundesverdienstkreuz verliehen worden war.

In der Öffentlichkeit trat Erich Topp als Zeitzeuge und anerkannter Experte für den U-Boot-Krieg in Erscheinung; so fungierte er beispielsweise 1957 als fachlicher Berater für den Film *Haie und kleine Fische*. 1990 veröffentlichte er unter dem Titel *Fackeln über dem Atlantik* seine Kriegserlebnisse. Nach dem Tod von Otto Kretschmer am 5. August 1998 war er der erfolgreichste noch lebende U-Boot-Kommandant. 91-jährig starb er am 26. Dezember 2005 in Süßen/Göppingen. ⚓

EXPERIMENT ROTORSCHIFF

Vom Wind

Sie nutzen die Strömung mithilfe sich drehender zylindrischer „Segel“, sparen Kraftstoff und verbessern die Umweltbilanz. Rotorschiffe kamen in den 1920er-Jahren auf und scheinen nicht nur wegen steigender Treibstoffpreise ein Comeback zu feiern. Ein Modell für die Zukunft?

Von Peter H. Block

***BUCKAU* IM HAFEN:** Der von Anton Flettner zum Rotorschiff umgebaute Dreimastschoner *Buckau* hatte gute Seeeigenschaften, selbst einfallende Böen strichen wirkungslos an den „Walzensegeln“ vorbei
Foto: Sammlung *Schiff Classic*

getrieben

FINDIGER KOPF: Der Ingenieur Anton Flettner (1885–1961), hier in seinem New Yorker Büro, nutzte den „Magnus-Effekt" und meldete das Verfahren zum Patent an

Foto: bpk/Hanns Hubmann

FLETTNER-ROTOR

Die Seeleute des Toppsegelschoners *Buckau* rieben sich verwundert die Augen, als sie sahen, wie sich ihr 1920 auf der Kieler Germaniawerft gebautes Schiff veränderte. Ihres Wissens war der Schoner eingedockt worden, um den Bewuchs des Unterwasserschiffes abzukratzen und das stehende und laufende Gut zu überholen. Aber dann takelten die Werftarbeiter alles ab, was zu einem Segelschiff gehörte, auch die Masten mitsamt Bäumen und Rahen. Dann rissen sie noch das Oberdeck auf, verlängerten die Back um fünf Meter nach achtern und die Poop um vier Meter nach vorn.

Neuer Schiffsantrieb

Schließich kamen zwei Stahlröhren zum Einbau, 15,60 Meter lang und 2,80 Meter im Durchmesser. Es waren aber keine Schornsteine, sondern Rotoren, die auf die Pivotsockel tief unten im Schiff montiert werden sollten, und die äußeren Zeichen eines neuen Schiffsantriebes. Genauer: Flettner-Rotoren. Sie sollten eine Erscheinung nutzen, die der Berliner Physiker Magnus entdeckt hatte und die nach ihm „Magnus-Effekt" genannt wurde. Er untersuchte um 1850, wie sich geometrische Körper wie etwa Kanonenkugeln in Strömungen verhielten, und stellte dabei fest, dass rotierende Kugeln oder Zylinder eine Querkraft erfahren, also zur Seite abgelenkt werden. Ein Effekt, den jeder Fußballfreund am Fernseher mitverfolgen kann, wenn ein scharf angeschnittener Ball infolge dieses Effekts während des Fluges eine Kurve beschreibt. Der Fußballer nennt das „Bananenflanke".

Die größte Erfindung des Jahrhunderts!
Das Segel der Zukunft!
Der Flettner-Rotor
der einzige, von dem Erfinder, Direktor Flettner, genehmigte, von der „UFA" hergestellte Film ab 5. Dezember 1924 täglich in jeder Vorstellung in den
Sendlingertor- u. Rathaus-Lichtspielen

MEDIENWIRKSAM: 1924 lief in Berliner „Lichtspielhäusern" ein Vorfilm über die Idee von Flettner-Rotoren und wie sie in der Praxis umgesetzt wurden; prompt interessierte sich auch die Reichsmarine dafür Foto: Sammlung Block

Vielversprechendes Patent

Der 1885 in Frankfurt am Main geborene Anton Flettner, Lehrer für Physik und Mathematik, war ein umtriebiger Tüftler, dessen ganze Leidenschaft der Technik galt. Schon vor Beginn des Ersten Weltkrieges hatte er den lenkbaren Torpedo erfunden, den ferngesteuerten Kampfwagen in Form einer unbemannten Dampfwalze mit Schneidbrenner, stieß aber mit seinen Projekten beim Militär auf wenig Gegenliebe. Der Experte beschäftigte sich dann mit Aerodynamik und entwarf ein Hilfsruder für Flugzeuge, um Piloten zu entlasten, das auch patentiert wurde. Dann übertrug er seine Idee auf das Wasser und erfand das als „Flettner-Ruder" bekannte Hilfsruder. Angebracht am Ende des Hauptruders, minimierte es die Lenkkräfte und schonte so die Rudermaschine. Das war der Durchbruch. Er gab seinen Lehrberuf auf und gründete die Anton Flettner G.m.b.H.

Im Juli 1923 hörte er von den jüngsten Versuchen des Strömungsforschers Ludwig

MODELL FÜR DIE ZUKUNFT? Zwei von Anton Flettner konstruierte Rotoren treiben die *Buckau* an, die 1924 an der Seebrücke von Binz auf der Insel Rügen liegt Foto: picture-alliance/ZB/Sammlung Sauer

Prantl an der Aerodynamischen Versuchsanstalt in Göttingen, wo Prantl zwei rotierende Zylinder im Windkanal vermessen hatte und dabei auf frappierende Auftriebswerte gestoßen war: Der erzeugte Wert betrug das Zehnfache einer Flugzeugtragfläche. Hellhörig geworden, ließ sich Flettner den Vorgang genauer erklären: Bläst der Wind gegen eine ruhende Säule wie etwa einen Zylinder, fließt der Luftstrom um beide Seiten dieses Zylinders gleich schnell herum. Sobald die Säule in eine Drehbewegung versetzt wird, ändert sich das. Dann bewegt sich die eine Seite mit dem Luftstrom, die andere Seite wirkt dem Luftstrom entgegen. Folglich wird die Luft auf der einen Seite mitgerissen und erfährt so eine Beschleunigung, während sie auf der anderen Seite abgebremst wird und entsprechend langsamer fließt.

Das Prinzip: Ein der Windströmung ausgesetzter rotierender Zylinder erzeugt aus Sog- und Staudruck eine Kraft quer zur Strömung

Als Folge bildet sich auf der Seite mit der schnellen Luft ein Unterdruck, auf der Seite mit der langsamen Luft ein Überdruck und es entsteht ein Sog, der den Zylinder in Richtung Unterdruck zieht. In einem Satz ausgedrückt: Ein der Windströmung ausgesetzter rotierender Zylinder erzeugt aus Sog- und Staudruck eine Kraft quer zur Strömung – eben den Magnus-Effekt.

Verblüffende Ergebnisse

Flettners nie ruhender Erfindergeist kam auf Touren. Er rechnete die Sache durch und erzielte ein selbst ihn verblüffendes Resultat: Wenn solche Rotoren bei Seitenwind viermal schneller drehen, als der Wind bläst, sollte der Zylinder vierzehnmal mehr Schub erzeugen als ein gleich großes Segel. Man müsste nur noch den oberen Abschluss der Zylinder mit deckelähnlichen, überstehenden Endscheiben versehen, um ein Abströmen der Luft aus der Über- zur Unterdruckzone zu verhindern.

Die Idee des Flettner-Rotors war geboren, und der Erfinder meldete sein „Verfahren zur Erzeugung des Quertriebs an Quer-

AUF WERBETOUR: Die *Buckau* war für die Menschen zunächst gewöhnungsbedürftig, genauso wie die Geschwindigkeit, die etwa sieben Knoten betrug, wenn nur die Hauptmaschine lief. Mit den Rotoren ehöhte sie sich auf 10,5 Knoten, blieb aber damit immer noch unter den Erwartungen

Foto: Sammlung *Schiff Classic*

ENTWICKLUNGSSTUFEN DER *BUCKAU*
1 *Buckau* als Dreimast-Segelschoner
2 *Buckau* nach dem Umbau zum Rotorschiff

triebskörpern, z. B. an Segel von Schiffen" Ende August 1923 zum Patent an. Um sein Projekt zu realisieren, hatte er sich schon frühzeitig an die Germaniawerft gewandt mit der Idee eines ebenfalls auf dem Magnus-Effekt be-ruhenden starren Segels, das weder gesetzt noch geborgen werden musste, sich bequem von der Brücke aus per Knopfdruck aktivieren ließ und von ihm als Zusatzantrieb zum Schiffsdiesel gedacht war.

Die Werft willigt ein

Überzeugend, wie Flettner sein konnte, gab ihm die Werftleitung grünes Licht und stellte ihm die zur Überholung anstehende *Buckau* zur Verfügung, auf die er dann mit Einverständnis der Werftleitung seine neuen Rotorpläne ausweitete. Ausschlaggebend dürfte auch hier das Argument gewesen sein, künftig beim Betrieb des Schiffes mit weniger Brennstoff und weniger Personal auszukommen. Dazu kam, dass das Gewicht der Rotoren trotz der Höhe der Türme erheblich geringer war als das der vollen Schoner-Takelage, das Schiff also auch dementsprechend mehr Nutzlast würde laden können.

So wurden nach Flettners Angaben zwei Stahlblechzylinder angefertigt und auf dem Kugellagerkranz der Pivotsockel über dem Schiffsboden montiert.

Der bisherige 300-PS-Hilfsdiesel blieb als Hauptmaschine an Bord, als Stromerzeuger für die Drehbewegung der Rotoren wurde ein 45-PS-Diesel eingebaut. Damit konnten beide Antriebsarten unabhängig voneinander arbeiten. Den Propeller versah man mit verstellbaren Flügeln, damit er den wechselnden Strömungsverhältnissen am Achtersteven bei der Fahrt mit und ohne Rotoren angepasst werden konnte.

So ging das erste Rotorschiff seiner Fertigstellung entgegen, und der nüchterne Techniker Anton Flettner sah mit glänzenden Augen, wie seine Idee Gestalt annahm und Wirklichkeit wurde.

Am 3. Dezember 1924 war es so weit. Die *Buckau* war ausgedockt und lag klar zur ersten Probefahrt, bestaunt von Schaulustigen, Gelehrten, Technikern und vor allen Dingen von Seeleuten. So etwas hatten sie noch nicht gesehen, und ihre Kommentare waren entsprechend.

Sie alle sollten sich noch wundern. Angetrieben von seinem Diesel, lief das Schiff mit sieben Knoten durch die Kieler Förde. Das änderte sich, als die Rotoren in Bewegung gesetzt und auf 120 Umdrehungen pro Minute gebracht wurden. Augenblicklich lief das Schiff schneller und bald den begleitenden Booten und Schiffen davon. Lediglich ein werfteigener Dampfer konnte noch Schritt halten, auf dem Fachleute die Manöver des Rotorschiffes ebenso aufmerksam verfolgten wie die bordeigenen Seeleute der *Buckau*.

Wie ein Brett im Wasser

Statt mit Hunderten Quadratmetern Leinwand mit nur zwei Rotoren zu „segeln", war auch für sie etwas Neues. Als Faustregel hatte man ihnen gesagt: Kommt der Wind von Backbord, müssen die Rotoren rechts herum drehen; kommt er von Steuerbord, dann links herum, um vorwärts zu kommen. Drehen die Rotoren entgegen der Windrichtung, dann läuft das Schiff rückwärts. Das war einfach zu merken, dafür brauchte man sich nicht als Moses oder Schiffsjunge monatelang die Wanten hochjagen zu lassen. Und Wanten gab es auf diesem Schiff ja auch nicht mehr, sie waren überflüssig.

Verblüfft mussten die Jan Maaten feststellen, dass am Prinzip der sich drehenden „Litfaßsäulen" tatsächlich etwas dran war. Die Dinger ließen es zu, dass sich ihr Schiff bis zu zwei Strich an den Wind legen konnte, ihn also fast schon von vorn hatte. Und sie konnten dabeistehen und zusehen. Bei der alten Schonertakelung hätten sie längst schon kräftig in die Leinen greifen müssen, um gegen den vorlichen Wind anzukreuzen. Aber hier schob sich die *Buckau* auf schnurgeradem Kurs durchs Wasser.

Die meisten Anwesenden dieser ersten Fahrt fragten sich, wie so etwas möglich war, und nur die in der Aerodynamik Bewanderten wussten, dass hier der Magnus-Effekt von einem genialen Erfinder in ebenso genialer Weise umgesetzt worden war.

Die *Buckau* machte noch viele Fahrten, auch eine über den großen Teich nach New York – für ein Schiff von nur 496 BRT ohnehin eine stramme Leistung. Aber dann nahm das öffentliche Interesse auch wieder ab, und als während einer Fahrt in einem schweren Gewitter der Blitz einen der Rotoren zer-

EINER DER VORREITER: Der Berliner Physiker Heinrich Gustav Magnus (1802–1870) beschäftigte sich mit der Kraftwirkung von rotierenden Objekten und lieferte damit grundlegende Erkenntnisse für die Entwicklung von Rotorschiffen

Foto: picture-alliance/akg-images

***BARBARA* IM HAFEN:** Im Auftrag der Reichsmarine wurde das Frachtschiff *Barbara* mit drei Rotoren ausgerüstet; die Weltwirtschaftskrise 1929 zwang allerdings zum Verkauf an eine Hamburger Reederei
Foto: ullstein bild – Röhrbein

HIER FÄHRT DER CHEF: Anton Flettner mit seiner Rotor-Jacht *B.Z. am Mittag* auf der Havel in Berlin
Foto: bpk/Kunstbibliothek/SMB/Fotothek Willy Römer

1

2

3

ENTWICKLUNGSSTUFEN DER *BARBARA*
1 Rotormotorschiff *Barbara* 1926
2 *Birkenau* ex *Barbara* nach dem Umbau 1933
3 *Else Skou* ex *Birkenau* ex *Barbara* nach dem Umbau 1946

VERSUCHSPROJEKT: Mitte der 1980er-Jahre plante die Hamburger Werft Blohm & Voss einen 4.500-tdw-Chemietanker mit zwei Flettner-Rotoren, doch weil sich die Ölpreise wieder normalisierten, wurde die Konstruktion nicht weiterverfolgt Foto: Sammlung Block

störte, wurde das Schiff verkauft. Die neuen Eigner ließen es wieder in einen normalen Segler zurückbauen.

Dritter Rotor kein Zugewinn

Als zweites Schiff dieser Art lief im April 1926 die 2.097 BRT vermessende *Barbara* bei der AG Weser in Bremen vom Stapel. Geplant als Frachtmotorschiff, wurde die *Barbara* im Auftrag und auf Kosten der Reichsmarine zusätzlich mit drei Rotoren ausgestattet, um diese Antriebsart in der Frachtschifffahrt zu erproben. Vom dritten Rotor versprach man sich rein rechnerisch eine Leistungssteigerung um 50 Prozent gegenüber zwei Rotortürmen, tatsächlich brachte er aber nur zehn Prozent und fraß somit seine eigenen Betriebskosten auf.

Als Südfrucht-Transportschiff auf der Route Deutschland–Italien eingesetzt, brachte die *Barbara* vom wirtschaftlichen Aspekt her auch gute Ergebnisse, aber die über längere Zeit weitergeführten Erprobungen ergaben schließlich doch, dass der Nutzen des Magnus-Effektes in keinem Verhältnis zu den hohen Anschaffungskosten der Rotoranlage stand. Dieses Missverhältnis würde sich erst bei industriellem Fertigen der Rotoren ändern. Aber so konnte sich das Rotorschiff gegen Schiffe mit ausschließlichem Propellerantrieb nicht durchsetzen. Ganz sicher hatte auch die Optik der Rotorschiffe mit ihren gewaltigen Säulen dazu beigetragen; sie sahen ganz einfach hässlich aus. Und Hässlichkeit verkauft sich schlecht.

„Wir betrachten die Windantriebstechnik als eine der Technologien, die uns einen echten Durchbruch bei der CO_2-Reduktion verschafft und uns helfen kann, unser Ziel zu erreichen, die Emissionen bis 2021 um 30 Prozent zu verringern“

Tommy Thomassen,
Cheftechniker bei Maersk Tankers

Prominente Nachkommen

Aber seit 2010 gibt es wieder ein Rotorschiff, die bei Lindenau in Kiel gebaute und von Cassens und den Nordseewerken in Emden unter der Regie des Betreibers, der Enercon GmbH in Aurich, ausgerüstete *E-Ship 1*. Mit paarweise vorn (hinter der Brücke) und achtern angeordneten, 27 Meter hohen Rotorsäulen auch nicht gerade eine Schönheit, aber in Zeiten von Energiesparen und Umweltschutz eine Alternative, mit der Enercon über Rotortests an Land und Modellversuchen im Windkanal Anton Flettners Idee konsequent weiterentwickelt hat.

So weit, dass das 130 Meter lange und 12.968 BRZ vermessende Schiff ungefähr ab Windstärke sieben nur vom Wind und den Rotoren angetrieben gut 17 Knoten (31,5 km/h) laufen kann. Ob sich diesmal Flettners Rotorkonzept auf breiter Basis durchsetzen kann, bleibt abzuwarten. Zu gönnen wäre es ihm. ⚓

SPART SPRIT: Das für den Transport von Windkraftanlagen konzipierte *E-Ship 1* verfügt neben dem Dieselantrieb über vier Flettner-Rotoren Foto: picture-alliance/blickwinkel/U. Walz

POSITIVE BILANZ: Der Frachtgigant Maersk macht gute Erfahrungen mit Rotorsegeln, die den Kraftstoffverbrauch seiner Tanker, hier die *Pelican*, erheblich vermindern Foto: picture-alliance/AP Photo/Casper Hariot

DIE DEUTSCHE MARINE IM EINSATZ 1998 BIS 2000

Bravo Zulu!*

Während des Kosovokonflikts Ende des Jahrtausends befand sich Deutschland erstmals seit 1945 im Krieg! Neben ECR-„Tornados" der Luftwaffe standen auch deutsche Kriegsschiffe im direkten Umfeld möglicher Kampfhandlungen. 1.500 Marineangehörige meisterten ihre Aufgabe mit Bravour

Von Fregattenkapitän Dr. Christian Jentzsch

* Bravo Zulu ist ein in den NATO-Seestreitkräften verwendetes internationales Signal und bedeutet *well done* (gut gemacht)

Ein deutsches Kriegsschiff steuert abgedunkelt durch eine mediterrane Frühlingsnacht. Einige Besatzungsmitglieder stehen an Oberdeck; Ruhe im Schiff – viele Kontakte blitzen auf dem Luftraum-Überwachungsradar. Schattenhafte Bewegung am Himmel von West nach Ost und zurück. Fahle Lichtblitze am Horizont verraten den Abschuss von Tomahawk-Marschflugkörpern und deren Einschlag. Der Kosovokrieg hatte begonnen!

Das zerfallende Jugoslawien war seit 1991 der schwelende Konfliktherd Europas und forderte die Bundesmarine und spätere Deutsche Marine schon zwischen 1992 und 1996. Damals beteiligte sich die Marine mit Zerstörern, Fregatten, Tankern, Bordhubschraubern und Seefernaufklärern an der Operation „Sharp Guard" und ihren Vorgängermissionen. Mehrere Tausend Marineangehörige sammelten dort Einsatzerfahrungen an der Seite der Verbündeten. Dadurch besaß die Marine bereits ausgiebige Kenntnisse über das Seegebiet und das Operieren in multinationalen Einsatzverbänden. Gleichzeitig war es bereits Routine für die Zerstörer-Flottille, lange vom Heimatstützpunkt abwesend zu sein und sich an der Seite der Verbündeten in Verbände einzuordnen. Deutsche Marineoffiziere führten damals schon multinationale Geschwader.

Die NATO handelt

Bereits ein Jahr nach dem Ende des „Sharp Guard"-Einsatzes von NATO und WEU eskalierte die Situation an der Adria erneut. 1997/98 fanden im Kosovo bewaffnete Auseinandersetzungen zwischen Separatisten der albanischen Minderheit und serbischen Sicherheitsorganen statt. 1998 griffen die serbischen Sicherheitskräfte immer härter durch und richteten ihre Gewalt nicht nur gegen die bewaffneten „Rebellen", sondern auch gegen die Kosovo-Albaner. Das Resultat waren Vertreibungen, Gewaltexzesse und Massaker an der Zivilbevölkerung. Nach den Erfahrungen in Bosnien-Herzegowina wollte die internationale Staatengemeinschaft diesmal nicht mehr zu lange zögern und handelte.

Die NATO entschied sich zu Machtdemonstrationen und Aufklärung. Bereits im März 1998 verhängte der UN-Sicherheitsrat ein Embargo gegen die Bundesrepublik Jugoslawien. Die NATO verlieh den Forderungen der UN mehr Nachdruck, weshalb der Nordatlantikrat am 13. Oktober die Operation „Determined Force" aktivierte. Hierfür schuf man vornehmlich eine Luftbedrohung. Dazu versammelte die Allianz Hunderte Flugzeuge in Italien und auf Flugzeugträgern in der Adria. Bemerkenswert war, dass noch der alte Bundestag am 16. Oktober, drei Wochen nach der Bundestagswahl, einer Beteiligung der Bundeswehr an Luftschlägen zustimmte. Damit erreichte der Einsatz militärischer Mittel in der Bundesrepublik eine neue Qualität.

Einsatzverband verlegt

Neben der 6. US-Flotte verlegte am 14. Oktober 1998 außerdem der ständige NATO-Einsatzverband Mittelmeer die STANAVFORMED in die Adria. Darunter befand sich auch der deutsche Zerstörer *Mölders* vom Typ 103 B (er ist seit seiner Außerdienststellung 2003 im Marinemuseum Wilhelmshaven zu besichtigen). Die STANAVFORMED war ein 1992 geschaffener ständiger Verband der NATO für Krisen im Mittelmeer. Davor aktivierte ihn das Bündnis krisenbedingt während des Irak-Iran- und des Golfkrieges.

EINSATZVERBÄNDE DER NATO

Maritime „Feuerwehr"

Am 13. Januar 1968 stellte die NATO eine maritime „Feuerwehr" auf, die bereits im Frieden als ständiger Verband existierte, um im Fall einer Krise sofort einsatzbereit zu sein. Weil er dem Hauptkommandobereich für den Atlantik unterstand, hieß er Standing Naval Force Atlantic (STANVFORLANT). Fregatten, Zerstörer und Tanker bildeten den Einsatzverband. Ständige Teilnehmer waren die Bundesrepublik Deutschland, Großbritannien, Kanada, die Niederlande und die USA. Aber auch andere Nationen entsandten immer wieder Schiffe.
Im Mittelmeer bildete man ab 1969 bei Bedarf einen weiteren Verband, die Naval on Call Force for the Mediterranean (NAVOCFORMED). Der Irak-Iran-Krieg (1980–1988) und der Golfkrieg 1991 unterstrichen die Bedeutung dieses Seegebietes, weshalb daraus am 30. April 1992 ein ständiger Einsatzverband wurde – die STANAVFORMED.
Gegenwärtig heißen die Verbände Standing NATO Maritime Group (SNMG) 1 und 2 und blicken auf eine lange Einsatzgeschichte zurück. Auch für die Minenabwehr stellte die NATO solch einen Verband 1973 im Kommandobereich Ärmelkanal auf. Wie bei den Schiffsverbänden auch benötigte man dort später einen zweiten für den mediterranen Raum. Diese tragen nun den Namen Standing NATO Mine Countermeasure Group (SNMCMG) 1 und 2.

STANAVFORMED

Foto: Sammlung Herold

Als Folge der Drohgebärden der NATO lenkte Präsident Milošević ein und zeigte sich verhandlungsbereit. Im Ergebnis durften die OSZE 2.000 unbewaffnete Beobachter im Kosovo stationieren. Ein weiterer Aspekt der Verifikation war die Erlaubnis zur unbewaffneten Luftaufklärung der NATO über dem Kosovo. Dieser Operation – „Eagle Eye" – stimmte der Bundestag am 13. November ebenfalls zu. Dazu findet sich in der Fachliteratur zumeist nur der Hinweis auf die Stationierung deutscher Artillerieaufklärungsdrohnen vom Typ CL-289 in Tetovo. Doch auch die Marine war beteiligt!

DAS OHR DER FLOTTE: Die drei Flottendienstboote der Deutschen Marine (*Oste*-Klasse) liegen an einer Pier. Mit ihren umfangreichen Sensoren dienen sie der Aufklärung. *Oker* und *Alster* kamen 1998/99 in der Adria zum Einsatz Foto: Sammlung Karr

SCHRECKEN DER U-BOOTE: Der mit U-Jagd-Torpedos bewaffnete Seefernaufklärer „Breguet Atlantic" BR 1150 war das größte Kampfflugzeug der Bundeswehr. Diese Maschinen und die „Sigint"-Aufklärungsversion flogen vom niedersächsischen Marinefliegerhorst Nordholz des MFG 3 (Marine-Flieger-Geschwader) „Graf Zeppelin" Foto: Sammlung Karr

Von Nordholz aus flogen die Maschinen vom Typ „Breguet Atlantic" BR 1150 M des MFG-3 über dem Balkan 74 Aufklärungsmissionen. Dabei handelte es sich nicht um den Seefernaufklärer (MPA), sondern um die fünf Flugzeuge der „Sigint"-Version, welche die Marine speziell für Signal- und Fernmeldeaufklärung beschaffte. Solche Flüge konnten die Besatzungen für mehr als 15 Stunden Flugzeit in Anspruch nehmen. Insgesamt waren acht Besatzungsmitglieder an Bord und zusätzlich noch etwa sechs Aufklärungsexperten des Fernmeldestabs 70.

ZERSTÖRER *MÖLDERS*: Die drei deutschen Zerstörer der Klasse 103 B waren die größten Kriegsschiffe der Zerstörer-Flottille. Sie wurden als modifizierte *Charles-F.-Adams*-Klasse in den 1960er-Jahren auf US-Werften gebaut. Die *Lütjens* und *Mölders* waren vor und während des Kosovokrieges in der Adria eingesetzt Foto: Sammlung Karr

FLAGGSCHIFF IN DER ADRIA: Die *USS Thorn* war ein Zerstörer der *Spruance*-Klasse der U.S. Navy. Auf ihr führte Rear-Admiral David Stone den Einsatzverband STANAVFORMED 1999 in der Adria. Weil er seine Admiralsflagge auf dem Schiff setzte, war es für alle sichtbar das Flaggschiff

Foto: Sammlung Karr/U.S. Navy

ARBEITSPFERD DER FLOTTE: Die acht Fregatten der *Bremen*-Klasse (122) waren in den 1990er-Jahren das Rückgrat der Zerstörer-Flottille und nahmen an den meisten Einsätzen teil – so wie die *Rheinland-Pfalz* in der STANAVFORMED während des Kosovokrieges. (Die rote Schiffsnase markiert ein Schiff, das während des Einsatzes den Äquator überquerte)

Foto: Sammlung Karr, Abzeichen: Sammlung Herold

Eine Besonderheit dieser Einsätze war der Umstand, dass auch österreichischer Luftraum hierfür genutzt werden durfte, um die Flugzeit zum Kosovo zu verkürzen. Während der vier Stunden Flugzeit im Einsatzgebiet sammelten die Spezialisten ihre Informationen und übermittelten sie per Funk an eine „Awacs" oder an die Bodenstellen.

Neben den „Eagle Eye"-Missionen über dem Kosovo flogen aber auch Seefernaufklärer zur Lagebilderstellung über der Adria im Rahmen der Operation „Determined Force". Ab Januar 1999 verstärkte das Flottendienstboot *Oker* die Aufklärung vor den jugoslawischen Hoheitsgewässern und gewann dabei wertvolle Aufklärungsergebnisse.

Gefährlicher Zwischenfall

Ende Februar ereignete sich ein dramatischer Zwischenfall. Die *Oker* geriet aus unbekannten Gründen in jugoslawische Hoheitsgewässer. Deshalb drängte die *Koni*-Fregatte *Beograd* das Flottendienstboot aktiv ab. Es richtete seine Waffenanlage auf das wehrlose Boot, das deshalb einen Notruf absetzte. Zum Glück für die *Oker* entspannte sich die Lage mit dem Verlassen der jugoslawischen Hoheitsgewässer, denn die *Beograd* setzte nicht nach. Dennoch demonstrierte die NATO ihren Unwillen und ließ die STANAVFORMED am 4. März in Sichtweite der jugoslawischen Küsten aufmarschieren.

Im Dezember spitzte sich die Lage an der albanischen Grenze weiter zu. NATO-

***OKER* PASSIERT *RHEINLAND-PFALZ*:** Während des Adria-Einsatzes 1999 fährt das Flottendienstboot *Oker* an der Fregatte vorbei, von deren Deck dieses Foto aufgenommen wurde. Nach einem Zwischenfall mit einem jugoslawischen Kriegsschiff beschützte die *Rheinland-Pfalz* das wehrlose Boot

Foto: Sammlung Karr

Verantwortliche überlegten deshalb erneut, die STANAVFORMED im Rahmen von „Determined Force“ in die Adria zu verlegen. Doch noch sah man davon ab. Nach dem Massaker von Račak am 15./16. Dezember erließ die NATO aber doch eine 48-Stunden-Bereitschaft am 20. Januar für die „Determined Force“-Kräfte und befahl den Einsatzverband Mittelmeer in die Adria.

Letztes Ultimatum

Im Januar 1999 war die *Mölders* durch die Fregatte *Rheinland-Pfalz* der Klasse 122 abgelöst worden. In Toulon nahm die Fregatte zwei französische „Sea-Lynx“-Bordhubschrauber an Bord. Erst damit stellte das Schiff die volle Einsatzbereitschaft für die STANAVFORMED her und schloss sich ihr am 25. Januar ans. Der NATO-Verband setzte sich so aus Schiffen neun verschiedener Nationen zusammen. Rear-Admiral David Stone führte die Task Force vom Zerstörer *USS Thorn*.

Kurz darauf absolvierten die Schiffe ein Landzielschießen vor Sardinien. Dabei boten sich der *Rheinland-Pfalz* genügend Möglichkeiten zum Einsatz ihrer artilleristischen Hauptbewaffnung: der 76-mm-Schnellfeuerkanone. Außerdem nahmen die Schiffe am großen NATO-U-Jagd-Manöver „Dogfish“ teil. Während des kommenden Einsatzes entwickelte sich der italienische Hafen Bari zum logistischen Abstützpunkt.

Anfang März 1999 hatte die Deutsche Marine circa 650 Soldaten – die meisten Freiwillige – im Einsatz oder in der Einsatzvorbereitung für die demnächst abzulösenden Einheiten

Anfang März hatte die Marine ungefähr 650 Soldaten im Einsatz oder in der Einsatzvorbereitung für die demnächst abzulösenden Einheiten. Berufssoldaten, Zeitsoldaten, Grundwehrdienstleistende, Reservisten und zivile Besatzungsangehörige der Marine waren an Bord. Bei den letzten drei „Statusgruppen“ hatten sich die Teilnehmer freiwillig für diesen Einsatz verpflichtet, was die zuständigen Stellen zuvor abgefragt hatten. Am 23. März stellte die NATO ein letztes Ultimatum bis zum Folgetag an die Bundesrepublik Jugoslawien und drohte ansonsten mit Luftschlägen.

MARSCHFLUGKÖRPER „TOMAHAWK“

Angriff von Schiffen

Die US-amerikanischen „Tomahawk“-Marschflugkörper wurden während des Kosovokrieges nur von Schiffen aus eingesetzt. 218 „Tomahawk“ verschossen Schiffe der U.S. Navy und 20 ein britisches Unterseeboot. Sie sind mittlerweile ein wichtiger Bestandteil von Erstschlägen, die in der frühesten Phase eines Krieges zum Zerstören wichtiger militärischer Infrastruktur des Gegners dienen.
Oftmals bilden diese Angriffe erst die Grundlage für den späteren Luftkrieg, weil Kommunikations- und Radaranlagen damit von See aus ohne eigenes Risiko zerstört werden können. Zu weiteren Luftangriffen kam es dann unter anderem von amerikanischen, britischen, französischen und italienischen Flugzeugträgern aus der Adria. In fast allen modernen Konflikten bildeten Luftschläge von westlichen Seestreitkräften die Speerspitze des Angriffs – selbst 2001 gegen Afghanistan, das bekanntlich keine Küste hat.

ANGRIFF VON SEE: Ein „Tomahawk“-Marschflugkörper der U.S. Navy während des Starts von einem Kriegsschiff. Aus senkrechten Silos (VLS) verschossen, bilden diese Waffen oftmals den ersten Angriffsschlag in modernen Kriegen. Mit ihnen werden wichtige Ziele zerstört oder Vergeltungsschläge ausgeführt, ohne mit Flugzeugen in den gegnerischen Luftraum eindringen zu müssen

Foto: Sammlung Karr/U.S. Navy

Obwohl die Besatzungsmitglieder aktiv in den sich anbahnenden Konflikt gezogen werden konnten, befürworteten sie mehrheitlich Aktionen gegen Serbien für die begangenen Kriegsverbrechen. Am 24. März lief die STANAVFORMED schließlich im „Kriegsmarschverschlusszustand“ in Richtung Adria aus: Operation „Allied Force“ (OAF) hatte begonnen.

Unklare Lage

Nach allen Übungen und vorbereitenden Maßnahmen war die bisher simulierte Seefahrt unter Gefechtsbedingungen nun tatsächlich zur scharfen Realität geworden. Deutschland befand sich erstmals seit 1945 im Krieg, und neben den „Tornados“ der Luftwaffe standen auch deutsche Marineangehörige im direkten Umfeld möglicher Kampfhandlungen. Trotz der alliierten Übermacht war unklar, wie sich die jugoslawische Marine verhalten würde. In der Heimat nannten die Medien in der Zwischenzeit die *Rheinland-Pfalz* mehrfach im Zusammenhang mit dem NATO-Angriff.

Aus Fürsorgegründen informierte die Marine die Angehörigen der Besatzungsmitglieder der Schiffe in der Adria darüber, dass sie nicht im unmittelbareren Gefahrengebiet eingesetzt wären. Diese Anrufe erzielten nicht immer den gewünschten Effekt bei den Familien, sondern führten teilweise zu noch größerer Besorgnis. Neben der Fregatte war auch das Flottendienstboot *Oker* in der Adria.

Nach dem Zwischenfall mit der *Beograd* im Februar beschützte nun die *Rheinland-Pfalz* das wehrlose Flottendienstboot. Bis Mitte April war die *Oker* in der Adria, dann ersetzte sie die baugleiche *Alster*. Die Realität des Krieges sahen die Besatzungen zumeist nachts in Form angreifender Bomber und Jagdbomber, die zu Hunderten über die Adria in Richtung Jugoslawien flogen. Gleichzeitig verstärkten sich die NATO-Seestreitkräfte immer weiter mit zusätzlichen Flugzeugträgern oder mit Marschflugkörpern bewaffneten Schiffen. Ihre „Tomahawk“-Abschüsse und wohl auch deren Einschläge beobachteten die deutschen Seeleute bei guter Sicht in der Nacht. In der Operationszentrale sah man die zahlreichen Angriffsbewegungen auf den Radarbildschirmen noch beeindruckender. Der Krieg war für die Besatzungen auf der einen Seite so nah und gleichzeitig weit entfernt.

***DILLINGEN* RÄUMT AUF:** Das Minenjagdboot der *Frankenthal*-Klasse *Dillingen* jagte im Minenräumeinsatz „Allied-Harvest-II“ Minen und abgeworfene Munition in der Adria. Minenjagd ist das aktive Suchen nach Minen mit einem Sonar Foto: Sammlung Karr

VOM MINENJÄGER ZUM MINENTAUCHER-EINSATZBOOT: Die *Bad Rappenau* war ein Minenjagdboot der *Frankenthal*-Klasse und räumte im Jahr 2.000 Minen in der Adria. Später wurde sie zum Minentaucher-Einsatzboot umgebaut. Anfang der 1990er-Jahre waren dies die modernsten Minenjagdboote der Welt
Foto: Sammlung Karr

MINENJAGDBOOT *SULZBACH-ROSENBERG*: Die *Sulzbach-Rosenberg* ist ein Minenjäger der Klasse 332. Im Mai 1999 wurde der ständige Minenabwehrverband der NATO für das Mittelmeer MCMFORMED aufgestellt, zu dem auch dieses Boot gehörte. Von Juni bis August 1999 war die Operation „Allied Harvest“ der erste Einsatz des Verbandes Foto: Sammlung Karr

Um die an „OAF“ beteiligten NATO-Seestreitkräfte zu entlasten, lautete der Auftrag der STANAVFORMED ab dem 10. April: „verschärfte Seeraumüberwachung“. Von nun an operierten die Schiffe in wechselnden Planquadraten, sogenannten „Boxen“. Dabei kam die *Rheinland-Pfalz* bis zu 25 Seemeilen vor der albanischen Küste zum Einsatz. Die Schiffe der STANAVFORMED fühlten sich als erste Verteidigungslinie des Bündnisses zum Schutz der wertvollen Flugzeugträger. Weil Serbien keine eigenen Häfen besaß, lagen die gegnerischen Seestreitkräfte in den montenegrinischen Häfen Bar und Kotor.

Nachdem jugoslawische Kriegsschiffe von Bar aus am 15. April alliierte Flugzeuge beschossen hatten, drohte ein Gegenschlag, der durch den Verband der *Rheinland-Pfalz* durchgeführt werden sollte. In der Wahrnehmung Beteiligter war dies die angsteinflößendste Situation während des gesamten Einsatzes. Es blieb aber glücklicherweise beim Überwachen der „Boxen“. Die Haupttätigkeit der STANAVFORMED lautete weiterhin: Seeraumüberwachung.

Ersehnte Ablösung

Für die *Rheinland-Pfalz* endete der Einsatz mit dem Eintreffen ihrer Ablösung durch den Zerstörer *Lütjens* (Typ 103 B). Am 30. April übernahm die *Lütjens* ihre Rolle in der STANAVFORMED. Weil die Bundesrepublik Jugoslawien trotz der zahlreichen Luftangriffe der NATO nicht einlenkte und sich eine weitere Eskalation des Konfliktes abzeichnete, verlegte die NATO in der zweiten Maihälfte auch den ständigen Einsatzverband Atlantik, die STANAVFORLANT, mit der Fregatte *Bayern* in die Adria.

Die Fregatten der Klasse 123 waren 1999 die modernsten Einheiten der Flotte und die *Bayern* das zweitjüngste Kriegsschiff der Marine. Das Tätigkeitsspektrum der beiden deutschen Schiffe in der Adria blieb das gleiche. Zusätzlich flogen die „Sigint“-MPA auch noch 23 Missionen für die Operation „Allied Force“.

Im Rahmen der nationalen „Rules of Engagement“ (RoE) war es den deutschen Schiffen lediglich erlaubt, sich selbst gegen

Angriffe durch jugoslawische Streitkräfte zu verteidigen. Alle weiteren Aufgaben hatte Bundesminister der Verteidigung Rudolf Scharping zu genehmigen. Auch andere Nationen unterlagen ganz ähnlichen Einsatzbeschränkungen. Doch daran war die NATO ja seit dem Einsatz „Sharp Guard“ bereits gewöhnt.

Waffenstillstand!

Der STANAVFORLANT war nur ein kurzer Aufenthalt in der Adria beschieden. Am 3. Juni billigte das serbische Parlament einen Friedensplan der G-8-Staaten, und am 9. Juni vereinbarte man ein Waffenstillstandsabkommen. Um 3:36 Uhr am Folgetag endeten mit dem Beginn des Rückzugs der jugoslawischen Truppen auch die alliierten Luftangriffe. Damit war der Kosovokrieg beendet, und die NATO-Verbände begannen ihre Kräfte zurückzuverlegen.

Nach dem Ende der Kampfhandlungen im Kosovo mussten abgeworfene Zusatztanks und Munition, von der eine große Gefahr für die lokalen Fischer ausging, der heimkehrenden Allianzflugzeuge in der Adria unschädlich gemacht werden. Es gab mehrere Munitionszwischenfälle und eine Explosion mit tödlichen Folgen. Das explosive Erbe des Kosovokrieges konnte vom 12. Juni bis 24. August 1999 in der am 9. Juni begonnenen Operation „Allied Harvest“ erfolgreich beseitigt werden. Dafür griff die NATO auf ihre ständigen Minenabwehrverbände, die MCMFORNORTH sowie die MCMFORMED, zurück. Letztere war erst im Mai des Jahres durch die NATO ins Leben gerufen worden.

Damit verfügte die Allianz nun auch im Mittelmeer in Frieden, Krise und Konflikt, angelehnt an die MCMFORNORTH, über einen permanenten Minenabwehrverband. Acht Minenjagd- und -such- sowie eine Unterstützungseinheit formierten den Verband in La Spezia, darunter auch das deutsche Minenjagdboot der Klasse 332 *Sulzbach-Rosenberg* aus dem 1. Minengeschwader Olpenitz. Bis Mitte September verblieb das Boot in der MCMFORMED.

Nach dem Ende der Kampfhandlungen musste vor allem Munition aus der Adria geborgen werden. An den Operationen nahmen auch deutsche Minenjagdboote teil

Für „Allied Harvest“ operierten die Einheiten in der mittleren Adria vom italienischen Hafen Ancona aus. Die italienische Marine unterstützte die Operation mit zusätzlichen Booten. Mit dem Eintreffen der MCMFORNORTH standen schlussendlich 14 Boote und ein italienisches Führungsschiff als NATO-Einheiten im Einsatz, darunter auch das hölzerne Minenjagdboot *Lindau*, das schon fast 40 Jahre im Dienst war. Seine Besatzung litt von allen deutschen Beteiligten sicherlich am meisten, denn das Boot war in der sommerlichen Hitze der Adria nicht klimatisiert. Bis zu ihrer Ablösung durch die *Fulda* am 11. Juli spürte die *Lindau* 13 Mal Luftfahrzeugmunition auf und zerstörte sie zuverlässig.

Deutsche Erfolge

Die *Sulzbach-Rosenberg* vermeldete im gleichen Zeitraum elf Erfolge. Insgesamt ging die NATO von circa 160 abgeworfenen Bomben und Flugkörpern im 1.041 Quadratseemeilen großen Suchgebiet aus. Wie sich beim Räumen zeigen sollte, spielte die genaue Zahl nur eine untergeordnete Rolle, denn dort lagen auch große Mengen von Munition aus dem Zweiten Weltkrieg und dem Bosnienkrieg. Bis zum Ende der Operation am 26. August vernichteten die Boote insgesamt 93 Munitionsteile. Zwischenzeitlich war auch die *Sulzbach-Rosenber*g abgelöst worden – durch die *Rottweil*.

Mit ihren Erfolgen gehörten die deutschen Boote zur Spitze ihrer jeweiligen Verbände, was für die hohe Qualität der deutschen Ausbildung und des Materials spricht. Im Frühjahr 2000 waren während der Nachfolgeoperation „Allied Harvest II“ erneut deutsche MCMFORMED-Boote (*Dillingen* und *Bad Rappenau*) in der Adria. Letztendlich wurde mehr Munition geräumt, als die NATO annahm, überhaupt abgeworfen zu haben. Nebenbei fand man im Übrigen zahlreiche antike Schiffswracks, die für die Unterwasserarchäologie von herausragender Bedeutung sind.

Von 1998 bis 2000 waren im Rahmen des Kosovokonflikts mehr als 1.500 Marineangehörige im Einsatz. Bis heute ist das Mittelmeer eines der wichtigsten Einsatzgebiete der Deutschen Marine. ⚓

FREIFRANZÖSISCHER GROSSZERSTÖRER *LÉOPARD*

Vive la France!

Dünkirchen – Indischer Ozean – Malta: Dies sind nur einige wenige Orte, an denen die *Léopard* im Zweiten Weltkrieg Geschichte schrieb. Unbestrittener Höhepunkt war der Einsatz 1942, als der Zerstörer die Vichy-Regierung auf der Insel La Réunion zu Fall brachte

Von Hagen Seehase und Detlef Ollesch

MIT SONNENSEGEL: Contre-Torpilleur *Léopard X 22* im Jahr 1939; ab dem Sommer 1940 stand sie in Diensten der von Charles de Gaulle geführten freifranzösischen Streitkräfte. Gut zu erkennen sind der vordere Dreiersatz Torpedorohre zwischen zweitem und drittem Schornstein und der achtere Dreiersatz vor dem hinteren Mast

Foto: Digitalarkivet, Creative Commons Attribution-Share Alike 4.0 International license

***Léopard* IN DEN 1930ER-JAHREN:** **Die Hauptartillerie war mit fünf Geschützen sehr kampfstark. Mit der Nachfolgeklasse *Guépard* vollzog man dennoch Ende der 1920er-Jahre den Wechsel zum größeren 138-mm-Kaliber**
Foto: Französische Marine

November 1942. Die Stimmung an Bord war sehr gedrückt. Die Männer waren alles Freiwillige, die sich dem „freien Frankreich“ angeschlossen hatten – alles Leute, die wussten, wofür sie kämpften. Und ihr Schiff war ein feuerstarker, kampferprobter Veteran. Doch der Kampf, der ihnen bevorstand, erfüllte sie mit Sorge. Gegen die Deutschen hatte man schon im Feuer gestanden, aber die neuen Gegner würden Franzosen sein. Franzosen wie sie …

Das Schiff, die *Léopard*, war ein großer Zerstörer *(contre-torpilleur)* der sechs Einheiten umfassenden *Jaguar*-Klasse der französischen Marine Nationale. Diese Schiffsklasse, mal als Großzerstörer, mal als Flottillenführer bezeichnet, rangierte irgendwo zwischen Zerstörern und leichten Kreuzern. Diese Schiffe wiesen eine beachtliche Kampfkraft auf.

Starke Armierung

Léopard wurde auf der Werft Ateliers et Chantiers de la Loire in Saint Nazaire gebaut und lief am 29. September 1924 vom Stapel. Und damit begannen auch schon die Schwierigkeiten. Technische und finanzielle Probleme zogen die Fertigstellung in die Länge, erst am 10. Oktober 1927, also rund drei Jahre nach dem Stapellauf, konnte die französische Marine das Schiff in Dienst stellen.

Die Antriebsanlage der *Léopard* bestand aus fünf Kesseln mit zwei Dampfturbinen, die über zwei Antriebswellen die beiden Schiffsschrauben antrieben. Die Maschinen leisteten insgesamt 55.000 PS, womit die beachtliche Geschwindigkeit von 35,5 Knoten möglich war.

Aber auch die Bewaffnung des Schiffes war stark. Die Hauptartillerie der *Léopard* bestand aus fünf Geschützen im Kaliber 130 mm L/40 Modell 1919 in Einzelaufstellung (in Schiffsmittellinie) – Kanonen, die 34,85 Kilogramm schwere Granaten über eine maximale Distanz von 18.900 Metern verschießen konnten. Für einen Zerstörer war das eine gewaltige Feuerkraft.

Als Flugabwehrbewaffnung verfügte die *Léopard* bei ihrer Indienststellung über vier 7,5-cm-Kanonen des Modells 1924 in Einzellafetten. Sie befanden sich links und rechts mittschiffs. Da die *Jaguar*-Klasse recht toplastig war, wurden 1932 zwei der Geschütze gegen vier schwere MGs vom Typ Hotchkiss M1929 (Kaliber 13,2 mm) in Zwillingslafetten ausgetauscht. Die für 1939 ursprünglich geplante Umrüstung der Flak auf 3,7-cm-L/60-Modell-1925-Geschütze konnte dann allerdings nicht mehr durchgeführt werden.

Die weitere Bewaffnung bestand aus sechs Torpedorohren in zwei Dreiergruppen für den Torpedo Mle 1919D, zwei Werfern am Heck für 20 Guiraud-Mle-1922-200-kg-Wasserbomben sowie mittschiffs backbord und steuerbord aus je zwei Werfern für zwölf Guiraud-Mle-1922-100-kg-Wasserbomben. Letztere wurden 1932 aufgrund ihrer ungünstigen Positionierung ausgebaut. Der Platz sollte für Ginocchio-Schlepptorpedos dienen, das Projekt wurde allerdings im Jahr 1938 eingestellt.

In den 1930er-Jahren diente die *Léopard* als Schulschiff. Der Ausbruch des Zweiten Weltkriegs sollte jedoch alles ändern. Zu Kriegsbeginn gehörte das Schiff zur 2. Groß-

TECHNISCHE DATEN
Léopard

Schiffsklasse/-typ	Zerstörer der *Jaguar*-Klasse
Verdrängung	2.126 t Standard, bis zu 3.075 t bei max. Zuladung
Länge	126,8 m
Breite	11,1 m
Tiefgang	4,1 m
Maschinenleistung	50.000 PS (= 37.000 kW)
Geschwindigkeit	35,5 kn (nach Ausbau eines Kessels 31,5 kn)
Reichweite	3.500 sm (nach Ausbau eines Kessels 4.200 sm)
Besatzung	221 Mann, davon 12 Offiziere

EIN SCHWESTERSCHIFF DER *LÉOPARD* UM 1935: Brest mit seinem Marinearsenal war einer der wichtigsten Häfen für die französischen Zerstörerflottillen Foto: U.S. Navy

CLASSE *JAGUAR*: Eines der Schiffe der Serie in Brest 1937. In Frankreich hieß diese Schiffsklasse *Jaguar*, nach dem ersten vom Stapel gelaufenen Schiff *Jaguar* (1923) Foto: U.S. Navy

„RAUBTIERE": Französische Zerstörer, rechts *Lynx*, um 1934. *Lynx* versenkte sich am 27. November 1942 in Toulon mit großen Teilen der französischen Flotte selbst, um eine Wegnahme durch die deutschen Streitkräfte zu verhindern Foto: U.S. Navy

zerstörer-Division (2ème division de contre-torpilleurs). Am 7. September 1939 wurde es zum Marinekommando West (Forces maritimes de l'Ouest) detachiert. Dort war das Schiff zunächst im Konvoidienst eingesetzt, hauptsächlich zwischen Brest und Gibraltar. Ab dem 22. Mai 1940 war es wieder der 2ème DCT unterstellt.

Der dritte Turm der Hauptartillerie wurde ausgebaut sowie der Wasserbombenvorrat reduziert. Dafür erhielt das Schiff ein britisches Sonargerät (ASDIC Type 123).

Evakuierung Dünkirchens

Léopard fuhr mehrere Einsätze an der französischen Küste, wo sie mit ihrer Artillerie in die Landkämpfe eingriff und sich an der Evakuierung Dünkirchens beteiligte. Kurz zuvor waren ihre Schwesterschiffe *Jaguar* und *Chacal* durch deutsche Kräfte versenkt worden.

Am 3. Juli 1940 lag die *Léopard* im britischen Hafen Portsmouth, als sie im Rahmen der Operation „Grasp" von einem britischen Marinekommando geentert und beschlagnahmt wurde. Wenig später, am 31. August 1940, übergaben die Briten den Großzerstörer an die Marine der freifranzösischen Streitkräfte de Gaulles (Forces françaises libres). Das Kommando über die *Léopard* erhielt Kapitänleutnant (Lieutenant de vaisseau) Jules Evenou, der unter dem *nom de guerre* „Jacques Richard" firmierte. Dieses Versteckspiel war für alle namhaften Kombattanten der freifranzösischen Streitkräfte dringend notwendig, sie liefen sonst Gefahr, von Vichy-französischen Gerichten in Abwesenheit wegen Hochverrats zum Tode verurteilt zu werden.

ANGETRETEN: General de Gaulle inspiziert die Besatzung der *Léopard* in Greenock am 24. Juni 1942. Noch war die freifranzösische Marine in fast allen logistischen Fragen von der Royal Navy abhängig Foto: War Office

Bis November 1940 blieb *Léopard* in einer britischen Werft, die eine verstärkte Flugabwehrbewaffnung einbaute. Danach war das Schiff wieder im Rahmen von Konvoidiensten tätig. Am 24. Februar 1941 rettete *Léopard* 39 Überlebende von einem versenkten britischen Handelsschiff.

Modifizierungen

Während einer erneuten Werftliegezeit entfernte man den ersten Kessel nebst Schornstein, um größere Treibstoffvorräte bunkern zu können. Dies führte zwar zu einer auf 31,5 Knoten reduzierten Höchstgeschwindigkeit, vergrößerte die Reichweite jedoch auf rund 4.200 Seemeilen. Die Flugabwehrbewaffnung wurde ebenfalls verändert und den neuen Gegebenheiten angepasst.

Während die *Léopard* vor der Küste Madeiras den Konvoi OS33 eskortierte, sichtete die Fregatte *HMS Spey* am 11. Juli 1942 das aufgetauchte deutsche U-Boot U 136. Dieses suchte durch Tauchen zu entkommen, wurde jedoch von der *Spey* mit Unterstützung der *Leopard* und der Sloop *HMS Pelican* versenkt. Das Triumphgefühl erhielt aber schon bald einen Dämpfer: Am Folgetag kollidierte *Léopard* mit der Sloop *HMS Lowestoft*.

Dem Werftaufenthalt in Südafrika von September bis Oktober 1942 folgte ein besonderer Einsatz: Die *Léopard* spielte die Schlüsselrolle bei der Eroberung der Insel Réunion.

Nach der Schlacht um Frankreich 1940 wurde die im südlichen Indischen Ozean liegende Insel Réunion als von nur geringer strategischer Bedeutung angesehen. Die militärische Besatzung zählte drei Offiziere, einen Arzt, elf Unteroffiziere und rund 270 Mann, zumeist Reservisten und Milizionäre. Die Küstenartillerie bestand aus einigen alten Geschützen, mit denen nicht geübt wurde.

Die lokale politische Führung konnte sich nicht einigen, ob man sich de Gaulles Freiem Frankreich anschließen sollte oder der Vichy-Regierung Marschall Petains gegenüber loyal bleiben wollte. Obwohl der britische Konsul dem Gouverneur der Insel, Pierre Émile Aubert, das Angebot machte, bei einem Übertritt zu de Gaulle die ganze französische Administration der Insel aus britischer Tasche zu bezahlen, schlug sich

NACH DEM GROSSEN UMBAU:
***Léopard* am 6. Juni 1942; deutlichster Wandel an der Silhouette war die Wegnahme des vordersten Schornsteins** Foto: U.S. Navy

OFT ALS KÜSTENARTILLERIE GENUTZT: Zwei Geschütze „Lahitolle mle 1893" als Bewaffnung eines Panzerzugs. Sogar die Wehrmacht nutzte einige dieser Geschütze im „Atlantikwall" Foto: Raoul Berthelé

ÜBERLEBENDE: Die *Tigre* überstand als einziges Schiff der Klasse den Zweiten Weltkrieg und wurde 1955 abgewrackt Foto: Polnische Nationalbibliothek

Aubert auf die Seite Petains und entließ alle, die de Gaulle zuneigten. Mehr noch als Aubert engagierte sich sein Stabschef Jean-Jacques Pillet für die Vichy-Regierung. Er schuf ein spezielles Strafgericht und eine Pro-Vichy-Miliz.

Es entstand aber auch eine Widerstandsbewegung. Kommunistische Agitatoren wurden aktiv, sie schürten unter dem nichtweißen Teil der Bevölkerung die Unzufriedenheit gegenüber der Administration. Auf Reunion lebte der entmachtete vietnamesische Kaiser Duy Tân, der ein begeisterter Funkamateur und Anhänger de Gaulles war. Er hielt Funkkontakt mit Mauritius und informierte die Alliierten über die Vorgänge auf Réunion, bis man ihn inhaftierte.

Operation „Ironclad"

Nach dem Fall Singapurs im Frühjahr 1942 verlegte die britische Ostflotte in das Addu-Atoll (Malediven), danach nach Port Kilindini in der Nähe von Mombasa, Kenia. Das verstärkte die britische Präsenz an der Ostküste Afrikas beträchtlich. Kurz danach, am 5. Mai 1942, landeten die Briten und Südafrikaner mit der Operation „Ironclad" Streitkräfte in Madagaskar, das noch unter der Kontrolle des Vichy-Regimes stand.

Freifranzösische Truppen nahmen an den langwierigen Kämpfen allerdings nicht teil, was ihnen den Kampf gegen Landsleute ersparte. Aber ein anderes Problem tauchte nun auf: De Gaulle seinerseits sah sich gezwungen, die Kontrolle über Réunion zu übernehmen, bevor dies die Briten taten.

Am 8. Mai berichteten Loyalisten des Vichy-Regimes in Madagaskar, dass ein britischer Kreuzer Südafrika mit 600 Mann an Bord verlassen habe, um die Insel Réunion zu erobern. Gouverneur Aubert wollte nicht so einfach klein beigeben. Er beschloss, den Hafen von Le Port zu blockieren, indem er dort am Zugang ein Schiff versenkte. Aubert ordnete auch die Evakuierung der Hauptstadt Saint-Denis an, insbesondere, um ein blutiges Bombardement ähnlich dem von Diego Suarez auf Madagaskar zu vermeiden. Am Abend flüchteten rund 9.000 Menschen nach La Montagne, Le Brûlé, Saint-François und Sainte Marie.

Das befürchtete Bombardement blieb aus, die Menschen kehrten nach und nach in ihre Häuser zurück. Fast allen war klar, dass man die Insel gegen eine ernst gemeinte Invasion nicht verteidigen konnte. Am 27. September wurde Saint-Denis zur offenen Stadt erklärt, während die ansässigen Behörden unter dem Spott der Gaullisten in die Ortschaft Hell-Bourg zogen.

In der Nacht vom 26. auf den 27. November 1942 verließ der Zerstörer *Léopard* unter Commandant Jules Évenou Mauritius mit 74 Marineinfanteristen an Bord. Um 2:30 Uhr morgens wurde der Zerstörer vor Saint-Denis gesichtet, als die eingeschifften Truppen sich darauf vorbereiteten, von Bord zu gehen. Unter der Führung von Leutnant Moreau landeten rund 60 Mann und eroberten den Regierungspalast ohne nennenswerte Gegenwehr. Am Morgen stand Saint-Denis unter der Kontrolle der freifranzösischen Streitkräfte.

Der stolze Zerstörer *Léopard*, der viele Angriffe auf See, aus der Luft und von Land überstanden hatte, fiel einem Navigationsfehler zum Opfer

Der von de Gaulle ernannte neue Gouverneur, André Capagorry, traf gegen 6 Uhr morgens ein und forderte im Radio Saint-Denis zur Ruhe auf. Da war allerdings noch Leutnant Émile Hugot, Batteriechef der Küstenverteidigung. Er wollte keineswegs aufgeben und brannte auf den Kampf. Ihm unterstanden ein paar alte 95-mm-Geschütze (Canon Latiholle mle 1893), mit denen er das Feuer auf die *Léopard* eröffnete. Beim folgenden Schusswechsel gab es mehrere Tote auf beiden Seiten.

Kaiserliche Hoheit an Bord

Hubert gab klein bei, als er erfuhr, dass Aubert sich Capagorry ergeben hatte. Am Morgen des 30. November wurde die Übergabe bestätigt, man verbrachte die Notablen der Vichy-Administration an Bord der *Léopard*, um sie vor Angriffen der nichtweißen Bevölkerung zu schützen. Sie erhielten nur sehr milde Strafen, Jean-Jacques Pillet wurde allerdings aus dem Staatsdienst entlassen.

Die *Léopard* unternahm anschließend mehrere Reisen zwischen Mauritius und Réunion, um die Insel mit Reis zu versorgen. An Bord dabei war einer der frischesten Rekruten der freifranzösischen Streitkräfte: seine kaiserliche Hoheit (kaiserliche Majestät in vietnamesischer Sichtweise) Duy Tân. Er diente im Unteroffiziersrang in der Funk-

LA RÉUNION, ZIEL DER *LÉOPARD*:
Bis 1848 nannte man die Insel Île Bourbon, zwischenzeitlich unter Napoleons Herrschaft auch Île Bonaparte

Zeichnung: Victor Levasseur

bude des Kriegsschiffs, was ja auch seinen Neigungen durchaus entsprach. 1944 stieg er in den Rang eines Capitaine auf.

Diesen Rang erreicht ein Jahr später auch Émile Hugot, der mit den freifranzösischen Truppen im Elsass und in den Westalpen kämpfte. Im Gegensatz zu Duy Tân, der im Dezember 1945 bei einem Flugzeugabsturz starb, kehrte Hugot nach Réunion zurück. Er verdiente viel Geld in der Zuckerindustrie, gründete eine Brennerei und schrieb Bücher über seine Leidenschaft – Süßigkeiten.

Und die *Léopard*? Nach dem Réunion-Einsatz, einigen Monaten Patrouillendienst im Indischen Ozean und einer weiteren Umrüstung in Diégo-Suarez (Madagaskar) verlegte der Zerstörer ins Mittelmeer, wo er am 12. Mai 1943 Alexandria erreichte. Der Konvoidienst zwischen der ägyptischen Hafenstadt und der Insel Malta dauerte jedoch nur noch wenige Tage.

Das stolze Schiff, das viele Angriffe aus der Luft, von See und von Land überstanden hatte, fiel einem Navigationsfehler zum Opfer. Am 27. Mai 1943 lief *Léopard* nach einem Luftangriff in der Nähe von Bengasi auf Grund. Versuche, den Rumpf mit Zement abzudichten und durch Ausbaggern einer Rinne zum offenen Wasser ein Freischleppen zu ermöglichen, scheiterten. Alle Bemühungen, den Havaristen freizubekommen, blieben vergebens. Ein Sturm am 19. Juni brach den Großzerstörer schließlich in zwei Teile, was sein Schicksal besiegelte. ⚓

***HMS WARSPITE* IN DEN GEWÄSSERN VOR MADAGASKAR 1942:**
Die Eroberung Madagaskars (Operation „Ironclad“) war auf Churchills Befehl ohne freifranzösische Beteiligung durchgeführt worden

Foto: Lieutenant D. C. Oulds, Royal Navy

STILLE ZEUGEN DEUTSCHER WAFFENFORSCHUNG

Friedhof der Torpedos

In Eckernförde steht die Wiege der 1919 gegründeten Torpedo-Versuchsanstalt (TVA). Verschiedene Testgebiete kamen hinzu. Unter Wasser sind die Konturen der nach dem Zweiten Weltkrieg gesprengten Anlagen noch gut erkennbar – und entführen in ein dunkles Kapitel deutscher Vergangenheit

Text: Elmar Klemm, Fotos: Erhard Schulz

Die Sonne scheint mild über der Eckernförder Bucht. Zwei Taucher in Trockenanzügen und mit großen Doppelflaschen auf dem Rücken schreiten über den breiten Strand. Vor ihnen ragen merkwürdig zerklüftete Betontrümmer aus der Ostsee. Es sind die Reste einer Torpedo-Testanlage. Im Schatten der heutigen Wehrtechnischen Dienststelle 71 erstreckt sich ein Betonriff über mehrere Hundert Meter ins Meer. Seit rund 100 Jahren werden von hier aus Torpedos zu Testzwecken abgeschossen. 1948 wurde der alte Schießstand von britischen Truppen gesprengt. Wir sind in Surendorf – an einem der beliebtesten Tauchspots Norddeutschlands.

Hinter einer Sandbank lüften wir die Jackets und lassen uns auf den Grund der Ostsee sinken. Vor uns erstrecken sich Seegraswiesen. Das geschulte Auge entdeckt darin Seenadeln, Nacktschnecken und Plattfische. Bald zeichnen sich die ersten Konturen der gesprengten Anlage ab. Über rund 300 Meter reihen sich riesige Betonblöcke, scheinbar wahllos verkeilt, aneinander. Dazwischen ragen Duckdalben empor. Lange Trägerkonstruktionen verlieren sich im Grün der Ostsee.

Dieses imposante Durcheinander bietet alle paar Meter eine neue Überraschung. Mal stoppen meterhohe Betonwände den Kurs, mal locken tiefe Kammern zum Erkunden. In den Klüften verstecken sich häufig Dorsche und Seeforellen. Mit etwas Glück bietet die Ostsee mehr als zehn Meter Sicht und gibt den Blick auf die gegenüberliegende Riffseite frei. Dann kann man die Überhänge durchtauchen und findet sich im Inneren der einstigen Testanlage wieder.

Während wir durch die Betontrümmer tauchen, spult sich in unseren Köpfen ein Film ab. Neben all der Schönheit hat auch

IN SURENDORF: Der Stahlbeton trotzt auch unter Wasser bis heute den Elementen. Die Reste der Torpedo-Versuchsanstalt weckten die Neugierde von Unterwasserarchäologe Elmar Klemm und Taucher Erhard Schulz Foto: Erhard Schulz

der Zweite Weltkrieg unübersehbare Spuren hinterlassen. Vielleicht wurden genau hier die Torpedos eingestellt, mit denen „der Alte" von U 96 im Atlantik auf Feindfahrt gegangen ist. Möglich wär's. Aus dem Kinofilm *Das Boot* kennt man die U-Boot-Bunker in La Rochelle. Hier muss es einmal ähnlich ausgesehen haben.

Labyrinth aus Beton

Die Abteilungen zuzuordnen, ist heute jedoch nahezu unmöglich. Zu wirr ist das Durcheinander in den Trümmern des gesprengten Stahlbetons. Rund um die einstige Plattform ragen die Wände aus zwölf Meter Tiefe bis knapp unter die Wasseroberfläche. Auf dem Rückweg inspizieren wir das Riffdach. Hier tummelt sich marines Leben. Immer wieder gewähren parzellierte Kammern, Durchgänge und tief einschneidende Fluchten spannende Einblicke – und haben schon so manchen Taucher in die Irre geführt. Denn der Stahl lenkt den Kompass ab.

Je öfter man hier taucht, desto leichter fällt die Orientierung. Doch im Grunde entdeckt man Surendorf mit jedem Tauchgang neu. Es gibt nicht viele Ostsee-Spots, die solch eine Abwechslung bieten. So populär der Tauchplatz ist, so viele Gerüchte ranken sich auch um den Spot in der militärischen Sperrzone. Wir gehen auf Spurensuche …

TVA ECKERNFÖRDE: Historische Aufnahmen dokumentieren die einstigen Ausmaße der Standorte Süd und Nord (oben) und Ost in Surendorf (unten) Fotos (4): WTD 71

Amtshilfe der Bundeswehr

Wie hat die in Taucherkreisen legendäre TVA im Ganzen ausgesehen? Und was hat sich hier im Zweiten Weltkrieg wirklich abgespielt? Wir wollen Antworten – und nehmen Kontakt zur heutigen militärischen Verwaltung auf. Die Wehrtechnische Dienststelle 71 in Eckernförde kooperiert. Mehreren Telefonaten folgt eine Einladung, die Archivfotos vor Ort gemeinsam zu sichten. Schließlich stellt uns die Bundeswehr zu Recherchezwecken eine Dissertation der Philosophischen Fakultät der Kieler Christian-Albrechts-Universität von 2006 zur Verfügung. Auf mehreren Hundert Seiten dokumentiert der Marinehistoriker Oliver Krauß die *Rüstung und Rüstungserprobung in der deutschen Marinegeschichte unter besonderer Berücksichtigung der Torpedo-Versuchsanstalt (TVA)*.

Die interessante Lektüre führt uns zu den Anfängen der Geschichte des deutschen Torpedowesens Mitte des 19. Jahrhunderts. Im Zuge der Industrialisierung eröffnen sich

KÜNSTLICHE RIFFS: Die gesprengten Steganlagen in Eckernförde schaffen wichtige Lebensräume, ihre Strukturen sind aber kaum mehr rekonstruierbar Foto: Erhard Schulz

damals auch der Schiffsindustrie neue Möglichkeiten. Dampf- und Schraubenantriebe sowie der zunehmende Schiffbau aus Stahl läuten eine neue Ära ein. In diesem Boom entwickelt sich auch die preußische Handelsmarine ab 1867 bis zur Kaiserliche Marine. Der Entwicklungsstand der Torpedos reicht zu dieser Zeit aber noch lange nicht für einen effektiven Einsatz aus. Doch ein junger Offizier erkennt das Potenzial und setzt sich massiv für deren Erforschung ein: Alfred Tirpitz – der spätere Großadmiral und Gründer der deutschen Schlachtflotte.

Waffentechnik im Kaiserreich

Bereits Ende des 19. Jahrhunderts werden an der Kieler Förde Torpedos konstruiert. Die rasante Entwicklung wird mit der Torpedowerkstatt und dem daraus entstehenden Torpedo-Versuchskommando organisiert. Doch schon bald sind die Reichweiten der Schießstände in Friedrichsort, Düsternbrook und Strande zu kurz und auch neue Standorte in den dänischen Küstenorten Høruphav und Ballebro bald erschöpft.

1913 wird schließlich der neue Schießstand Eckernförde eröffnet. Allerdings erzielen die Torpedos in den U-Boot-Gefechten des Ersten Weltkriegs noch kein zufriedenstellendes Ergebnis. Insbesondere in der Skagerrak-Schlacht wird deutlich, dass die Laufweiten schlicht nicht ausreichen. Trotz militärischen Abbaus durch den Versailler Vertrag entwickelt sich die Reichsmarine der Weimarer Republik weiter. So wird schon 1919 die Torpedo-Versuchsanstalt (TVA) gegründet. Die Standorte Eckernförde Nord und Süd werden bald um die TVA Ost in Surendorf erweitert.

In Eckernförde steht die Wiege der TVA. Deshalb verwundert es nicht, dass dieses Trümmerfeld deutlich kleiner ist als im benachbarten Surendorf. Ein bisschen Fantasie gehört allerdings schon dazu, die Betontrümmer zu einem sinnvollen Ganzen zusammenzusetzen.

„Titanenfurz“ am Plöner See

Wir betauchen Betonfragmente und offene Kammern, die scheinbar ohne jeden Zusammenhang offenliegen. Und doch haben sie mal ein durchdachtes Ganzes ergeben. Bei guter Sicht kann man die Gesamtheit mit ihren Auslegern erfassen. Der Brückenkopf liegt deutlich dichter am Strand als in Surendorf. Es ist nachvollziehbar, dass dadurch das Testgebiet irgendwann zu klein wurde. Für Taucher sind die Ausmaße sehr angenehm. Die gesamte Anlage kann theoretisch vom Strand aus in etwa 45 Minuten vollständig inspiziert werden. Aber auch sie liegt in militärischem Sperrgebiet.

1939 ziehen die Walter-Werke nach Stadtbek/Bosau an den Plöner See. Der lang gestreckte schleswig-holsteinische See eignet sich dazu, neue Antriebe zu erproben. Das Ufer fällt hier steil ab. Direkt in den Hang wird ein Betonbunker gebaut, der das Triebwerk beinhaltet. Die Versuche liefern eine Schubkraft, die alles bisher Dagewesene in den Schatten stellt. Tatsächlich erzeugen die Teststarts einen derartigen Lärm, dass sie unter der Bevölkerung bald den Spitznamen „Titanenfurz“ erhalten. Denn neben Torpedoantrieben wird hier insbesondere die Schlitzrohrschleuder entwickelt.

Diese chemische Dampfschleuder ist so effektiv, dass sie in die Heeresversuchsanstalt nach Peenemünde überführt wird. Hier schreibt sie als Walter-Schlitzrohrschleuder Technikgeschichte – als Antrieb der „Vergeltungswaffe“ V 1. Heute ist die Konstruktion auf dem Außengelände des Technischen Museums auf Usedom ausgestellt.

Inzwischen steht auf dem einstigen Forschungsgelände am Plöner See eine Jugendherberge. Tauchen ist nach Anmeldung gestattet. Schon nach wenigen Metern öffnet sich das Areal. Zwischen sieben und vier Meter Tiefe erheben sich die Reste des einstigen Hauptgebäudes. Heute sind es nur noch Betonbrocken mit gefährlich herausragenden Armiereisen. Wir wissen, was hier einst gestanden hat, und sehen genau hin. Die Strukturen der gesprengten Anlage lassen sich kaum rekonstruieren, nur der Standort des Testbunkers ist klar zu erkennen. Doch besteht er heute aus zerklüfteten Betonbrocken, Armierungen und Duckdalben … für Taucher ein spannendes Terrain.

Unter Vorsprüngen sammeln sich Barschschwärme oder auch mal ein großer Hecht. An den äußeren Verästelungen ranken Süßwasserschwämme. Im Sommer erreichen sie üppige Ausmaße und erwecken den Eindruck eines bunten Korallenriffs. Im Umfeld finden sich weitere Artefakte. Das Areal des einstigen Walter-Werks reicht bis in zwölf Meter Tiefe. Hier stehen noch Holzpfähle, verrostete Tonnen und Lagerpaletten. Ich denke an meinen letzten Besuch im Wehrtechnischen Museum Peenemünde auf Usedom. Die Raketenschleuder der V1 wurde da entwickelt, wo ich gerade tauche? Eine unheimliche Vorstellung.

TOLLENSESEE

Aktuelle Reportage

Der Unterwasserfilmer Jens-Uwe Lamm (www.uw-film.de) hat im Mai 2021 eine Dokumentation über die TVA im Tollensesee gedreht. Auf YouTube zeigt er neben bisher selten veröffentlichten Aufnahmen auch ein Interview mit einem Experten der Torpedo-Forschung.

Gotenhafen und Alpenland

Der Bedarf an leistungsfähigen Torpedos steigt rasant. Während des Zweiten Weltkriegs setzt Deutschland unter anderem auf U-Boote. Forschung und Entwicklung laufen auf Hochtouren. Anfang der 1940er-Jahre werden die Testgebiete um den Tollensesee in Neubrandenburg erweitert, der sich mit elf Kilometer Länge ideal für Langstreckentests eignet. 1941 errichtet man mitten im See sogar eine künstliche Insel.

Den Kern der Anlage bildet eine zweistöckige Kommandozentrale. Von hier werden vor allem Torpedos vom Typ G 7a auf Zündung, Steuerung, Tiefe und Geschwindigkeit geprüft. Nachdem Polen besetzt worden ist, wird außerdem 1942 eine Teststation am Standort Gotenhafen eingerichtet. Hier werden unter dem Kommando des Luftwaffenhorsts „Hexengrund“ Lufttorpedos erprobt. 1943 kommt schließlich noch der Toplitzsee im österreichischen Salzkammergut dazu. Auch dieser Stand bildet eine Außenstelle der TVA Eckernförde und ist bis Kriegsende in Betrieb. Bis heute ranken sich Gerüchte, dass in diesem See das legendäre Nazigold liegen soll. Immerhin wurde hier kistenweise Falschgeld gefunden.

Im Torpedo-Wald

Kein Standort der TVA erzählt die Geschichte anschaulicher als die Anlage in Neubrandenburg. Von der einstigen Kommandoinsel ragen heute noch einige Betontrümmer durch die Wasseroberfläche und bieten Nistplätze für Seevögel. Zwei örtliche Tauchclubs befördern Gäste mit dem Boot zur Insel. In sechs Meter Tiefe türmen sich mächtige Betonbrocken und Spundwände des Fundaments auf. Davor steht auf dem Seegrund ein Regal, in dem die Torpedos eingelagert wurden.

Durch eine Luke in der Verladerampe für die Fangboote geht es ins Innere. Ein verleinter Parcours führt einmal quer durch die Insel. In den engen Gängen und Überhängen ragen überall Stahlstreben und Betonfragmenge hervor. Fischschwärme tummeln sich da, wo einst Sprengbefehle gegeben wurden. Die Atmosphäre ist spannend und unheimlich zugleich.

Diese Stimmung wird im Norden des Sees noch getoppt. In 25 Meter Tiefe liegen

IM TOLLENSESEE: An der vergessenen TVA Neubrandenburg findet man in 25 Meter Tiefe noch zahlreiche Torpedos, die von einer heute verfallenen Kommandoinsel in den elf Kilometer langen See geschossen wurden Fotos (4): Erhard Schulz

zwei Zielplattformen. Die etwa 40 Meter langen Schwimmpontons sind auf großen Auftriebstanks montiert. Die Luken stehen offen. Auf dem intakten Deck mit Pollern, Geländern und Ruderanlage liegen abgebaute Signalmasten.

Demontage und Neustart

Sogar das Kontrollhäuschen steht noch vollständig aufrecht. Am Heck führen Leinen zu verlorenen Torpedos. Die baumdicken Geschosse stecken wie Dartpfeile im Grund und ragen teils bis zu fünf Meter über den Grund. An einigen ist die Antriebsanlage noch deutlich zu erkennen. Andere sind offen und geben den Blick auf innere Armaturen und Druckluftzylinder frei. Es müssen etwa 20 Stück sein. Wer nicht tauchen möchte: Ein Testtorpedo ist auf dem Außengelände des Marineheims Neubrandenburg ausgestellt.

Mit der Kapitulation im Mai 1945 findet der Torpedo-Boom ein jähes Ende. Bis zuletzt dient der „Hexengrund" vor Gotenhafen als Auslaufhafen für Tausende Flüchtlinge aus dem Osten. Kurz vor der Besetzung wird die Anlage demontiert. Doch der trutzige Betonkoloss steht bis heute in der Danziger Bucht zwischen dem Festland und der Halbinsel Hela.

Warum die Alliierten das markante Bauwerk nie bombardierten, bleibt ein Rätsel. Auch die künstliche Insel in Neubrandenburg bekommt noch rechtzeitig den Befehl zur Selbstzerstörung und wird von der Wehrmacht abgebrannt, bevor sowjetische Truppen die Anlage 1947 endgültig sprengen.

„HEXENGRUND"

Wiederholungen im TV

Die Torpedotestanlage „Hexengrund" wenige Hundert Meter vor der polnischen Hafenstadt Gdingen verfällt zusehends. 2019 wurde der einstige Standort Gotenhafen in der TV-Produktion *Abandoned Engineering* porträtiert. Die deutsche Adaption *Lost Places* (Staffel 3/Folge 3: *Die Ruinen von Sarajevo*) wird regelmäßig auf *welt* (ehemals *N24*) wiederholt.

Die Standorte Eckernförde und Surendorf dagegen fallen erst 1948 Sprengladungen zum Opfer. In folgenden Untersuchungen kommt immer wieder eine Frage auf: Während etwa das Testgelände der Heeresversuchsanstalt in Peenemünde Ziel gleich mehrerer schwerer Bomberangriffe wurde, blieben die TVA-Hauptstandorte in der Eckernförder Bucht verschont. Der Grund soll das nahe gelegene Gut Hemmelmark sein, in dem im Krieg auch englische Adlige residierten.

Wenige Jahre nach Kriegsende kann die Torpedo-Versuchsanstalt die Arbeit wieder aufnehmen. Die Standorte Eckernförde und Surendorf werden neu aufgebaut – und bilden bis heute das Zentrum der Wehrtechnischen Dienststelle WTD 71.

Die Teststationen ragen wieder mehrere Hundert Meter in die Ostsee und sind als militärisches Sperrgebiet ausgewiesen. Doch die dunkle Vergangenheit der Standorte ist nicht verwischt. Bis heute erzählt der Stahlbeton auf dem Grund der Ostsee seine Geschichte. ⚓

UNVERSEHRT: Schwimmpontons fingen die Torpedos auf. Diese 40 Meter langen Konstruktionen bewahren mit erhaltenen Details wie Aufbauten und Signalmasten die Geschichte auf dem Grund des Sees Foto: Erhard Schulz

GRÖSSTES BOOT DER SAMMLUNG: Die Galeasse *Silvana* war 1895 in Schweden als Behördenschiff gebaut worden

Fotos (3): Detlef Ollesch

LYSTFARTØJSMUSEET HOBRO

Herkommen und staunen

Von der Optimistenjolle zur Motorschaluppe

Der Mariagerfjord im Norden Jütlands erinnert ein wenig an die Schlei in Schleswig-Holstein. Er ist mit 38 Kilometer Länge nur wenig kürzer, aber im Gegensatz zur durchschnittlich nur drei Meter flachen Schlei mit einer Tiefe von bis zu 29 Metern auch von größeren Schiffen bis zum Ende befahrbar. An diesem Ende liegt die 12.000-Einwohner-Stadt Hobro. In deren Hafen, der früher insbesondere für seine Getreideverladung bekannt war, werden jährlich rund 250.000 Tonnen Güter umgeschlagen.

Von der historischen Bedeutung des Fjordes als Wasserstraße zeugt der Fund des Wracks einer Fleute aus dem 17. Jahrhundert, das 1987 entdeckt wurde. Es handelt sich um das besterhaltene Wrack aus jener Zeit in dänischen Gewässern. Seine geplante Bergung und Ausstellung in Hobro scheiterte letztlich an den Kosten, aber das in diesem Zusammenhang mitgeplante Freizeitbootmuseum konnte realisiert werden. 1999 öffnete es erstmals für das Publikum – und zwar in zwei ehemaligen Getreidepackhäusern aus den 1930er-Jahren direkt im Hafen. Der Geschichte des Hafens – dargestellt in Bild und Text – ist ein Teil der Ausstellung gewidmet. Das eigentliche Thema des Museums sind jedoch hölzerne Segelfahrzeuge. Von der Optimistenjolle für Kinder über das Nordische Folkeboot bis hin zu einem zur Jacht umgebauten früheren Behördenschiff reicht die Palette von circa 30 originalen Booten.

Aber auch eine acht Meter lange Motorschaluppe des bekannten schwedischen Bootskonstrukteurs Carl Gustaf Pettersson von 1936 sowie diverse Paddel- und Ruderboote gehören zu den einstmals schwimmenden Exponaten.

Einige von ihnen harren noch der Restaurierung, was interessante Blicke unter die Oberfläche der Fahrzeuge ermöglicht. Mit einer über den Steven gemessenen Länge von 10,55 Metern sowie 4,24 Meter Breite und 1,60 Meter Tiefgang das größte und gleichzeitig einzige Schiff, bei dem die Besucher an Bord gehen können, ist die *Silvana*. Sie lief 1895 im schwedischen Råå als Zollkreuzer oder Fischerei-Inspektionsschiff vom Stapel und kam 1905 als Jacht nach Dänemark. Den Zweiten Weltkrieg überstand sie in Svendborg, wo jedoch wegen der allgegenwärtigen Minengefahr die Maschine ausgebaut wurde. So fuhr die Silvana bis 1978 als reines Segelfahrzeug. Seit 1992 gehört sie dem Museum.

Neben den Booten ergänzen zahlreiche weitere Exponate wie Schiffsmodelle, Bootsmotoren und Segelzubehör, Werkzeuge sowie Funk- und sonstige elektronische Geräte die Ausstellung. Eine Seekartensammlung und eine Bibliothek warten darauf, von den Besuchern benutzt zu werden.

Auf die sonst in dänischen Museen weitverbreitete durchgehende Dreisprachigkeit bei der Beschreibung der Exponate muss der ausländische Gast hier größtenteils verzichten. Lediglich die wichtigsten Ausstellungsstücke werden auch auf Deutsch und Englisch erklärt. Trotzdem lohnt sich der Besuch des Museums, dessen Bedeutung als Bewahrungsort sonst selten gezeigter Bootstypen weit über den Mariagerfjord hinausreicht. ⚓

Detlef Ollesch

HOLZ IST TRUMPF: Der Spitzgatter mit Namen *Fru Jensen* stammt aus den 1940er-Jahren und ist ein echter Hingucker

INFO

Lystfartøjsmuseet
Søndre Kajgade 14
DK-9500 Hobro
Tel. +45 3199 4177
https://nordmus.dk/u/lystfartoejsmuseet/
historiskmuseum@aalborg.dk

Öffnungszeiten (vorbehaltlich pandemiebedingter Einschränkungen)
2. Juni bis 30. Sept. Di–So 12–16 Uhr

BILDERRÄTSEL

Erkennen Sie das Schiff?

LOGIKRÄTSEL

Tragen Sie die jeweiligen Schiffe (4 x 1er, 3 x 2er, 2 x 3er und 1 x 4er) in das Koordinatensystem ein. Die Zahlen geben an, wie viele Schiffe beziehungsweise Schiffssektionen waagerecht und wie viele senkrecht positioniert werden dürfen. Auflösung Seite 82.

	4	0	5	1	0	3	1	2	1	3
4										
0										
2										
4										
4										
1										
2										
2										
1										
0										

raetselstunde.com

Rätsel: Erik Krämer/Rätselstunde (www.raetselstunde.com), Sammlung GSW (4)

LÖSUNGEN – BILDERRÄTSEL

1 *Lerwich* (Dreimastgaleone, Niederlande, Stapellauf um 1662)
2 *SMS Nürnberg* (Kleiner Kreuzer, Deutschland, Stapellauf 1906)
3 *Goubet II* (U-Boot, Frankreich, Stapellauf 1889)
4 *Amerikaland* (Erzschiff, Schweden, Stapellauf 1925)

Ein Mythos stirbt

Diese besonders wertvolle Karte, gefertigt um 1600, zeigt das British Museum in London: Unverkennbar ist darauf die berühmte Armada-Schlacht 1588 zwischen der englischen und spanischen Flotte zu sehen, die in Nahgefechte gehen will, um dann mit Kommandos die englischen Schiffe zu entern. Doch die Halbmond-Formation der spanischen Armada wird zersplittert, englische Kanonen und Brander, schließlich Sturm und Entkräftung besiegeln die Niederlage der Spanier. *AK*

Foto: Interfoto/A. Koch

Ab 13. September am Kiosk

Englands Pearl Harbor

EIN SCHWERER SCHLAG: Im Dezember 1941 versenkten japanische Marineflieger das Schlachtschiff *HMS Prince of Wales* und den Schlachtkreuzer *HMS Repulse* – es war der härteste Schlag, den die britische Marine im Zweiten Weltkrieg hinnehmen musste. In unserer Titelgeschichte schildern wir die dramatischen Stunden, in denen die beiden Schiffe verzweifelt versuchten, den Angreifern zu entkommen, ehe eine verhängnisvolle Kettenreaktion das Schicksal des Verbandes besiegelte.

Lepanto 1571

MIT DEM SEGEN DES PAPSTES: Die Mittelmeermächte errangen vor 450 Jahren einen überragenden Sieg über die osmanische Flotte. Das Ereignis hallt bis in die Gegenwart nach.

Riesentanker

GIGANTISMUS: Speziell für den Transport von Erdöl konstruiert, scheinen moderne Öltanker kein Maß mehr zu kennen. Wie wurden sie zu dem, was sie heute sind?

Schiffsartillerie an Land

ZWEITES LEBEN: Zur Verstärkung der Artillerie an Küsten leisten Schiffgeschütze seit alters her wertvolle Dienste – aber selten freiwillig.

AUSSERDEM:

SCHARFSCHÜTZE Torpedoboot-Zerstörer in der Adria

DIE OSTSEE Hotspot vor der Haustür

SEEMACHT = WELTMACHT Mahans Theorien

Rätselauflösung von Seite 79

Spalten: 4 0 5 1 0 3 1 2 1 3

Zeilen: 4 0 2 4 4 1 2 2 1 0

Fotos: Interfoto/Trust Photo Library/John Hammond, picture-alliance/Chinafotopress, WZ-Bilddienst, Berliner Verlag

SCHIFF Classic

So erreichen Sie uns

Abonnement/Nachbestellung von älteren Ausgaben

Schiff Classic ABO-SERVICE
Gutenbergstr. 1, 82205 Gilching
Tel. +49 (0) 1805 . 32 16 17*
oder +49 (0) 8105 . 38 83 29 (normaler Tarif)
+49 (0) 1805 . 32 16 20*
leserservice@schiffclassic.de
www.schiffclassic.de/abo
www.schiffclassic.de/archiv
*14 ct/min aus dem dt. Festnetz, Mobilfunkpreise max. 42 ct/min

Preise Einzelheft € 9,50 (D), € 10,50 (A), SFr. 15,20 (CH) (bei Einzelversand jeweils zzgl. Versandkosten) Jahresabonnement (8 Hefte) € 72 inkl. MwSt., im Ausland zzgl. Versandkosten

Die Abogebühren werden unter der Gläubiger-Identifikationsnummer DE 63 ZZZ00000314764 der GeraNova Bruckmann Verlagshaus GmbH eingezogen. Der Einzug erfolgt jeweils zum Erscheinungstermin der Ausgabe, der mit der Vorausgabe angekündigt wird. Der aktuelle Abopreis steht hier im Impressum. Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Erscheinen und Bezug *Schiff Classic* erscheint achtmal jährlich. Sie erhalten *Schiff Classic* in Deutschland, in Österreich, in der Schweiz und in weiteren Ländern im Bahnhofsbuchhandel, in gut sortierten Zeitschriftenkiosken sowie direkt beim Verlag.

Händler in Ihrer Nähe finden Sie unter: www.mykiosk.com

Redaktion

(Leserbriefe, Fragen, Kontaktaufnahme)
Schiff Classic, Infanteriestr. 11a, 80797 München
redaktion@schiff-classic.de
www.schiffclassic-magazin.de
Bitte geben Sie bei Zuschriften per E-Mail immer Ihre Telefonnummer und Postanschrift an.

Anzeigen

armin.reindl@verlagshaus.de

Impressum

Nr. 50 | 6/2021 | August/September | 9. Jahrgang

Schiff Classic, Tel. +49 (0) 89 . 13 06 99-720
Infanteriestr. 11a, 80797 München

Redaktion Markus Wunderlich (Chefredakteur Luftfahrt, Geschichte, Schifffahrt und Modellbau), Dr. Guntram Schulze-Wegener (Fregattenkapitän d. R., Herausgeber/Verantwortlicher Redakteur), Jens Müller-Bauseneik, Alexander Müller

Wissenschaftlicher Beirat Dr. Jörg Hillmann (Kapitän zur See, Potsdam), Stephan-Thomas Klose (Oberstleutnant, Hannover, Bonn) Rainer Schubert (Journalist, Berlin), Rolf Stünkel (Korvettenkapitän d. R., Weyhe), Dr. Jann M. Witt (Fregattenkapitän d. R., Eckernförde, Laboe)

Herstellung Sabine Springer

Layout Ralf Puschmann

Verlag GeraMond Media GmbH, Infanteriestr. 11a, 80797 München, www.geramond.de

Geschäftsführung Clemens Schüssler, Oliver Märten, André Weijde

Gesamtanzeigenleitung Bernhard Willer

Mediaberatung Armin Reindl
armin.reindl@verlagshaus.de

Anzeigendisposition Rita Necker
Tel. +49 (0) 89 . 13 06 99-552
Fax +49 (0) 89 . 13 06 99-100
rita.necker@verlagshaus.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 31 vom 1.1.2021.

Vertriebsleitung Dr. Regine Hahn

Vertrieb/Auslieferung Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Unterschleißheim

Litho ludwigmedia, Zell am See, Österreich

Druck Walstead Central Europe, Poland

PEFC PEFC/32-32-082 PEFC zertifiziert Dieses Produkt stammt aus nachhaltig bewirtschafteten Wäldern und kontrollierten Quellen www.pefc.de

ISSN 2196-7490

Hinweis zu §§ 86 und 86a StGB: Historische Originalfotos aus der Zeit des „Dritten Reiches" können Hakenkreuze oder andere verfassungsfeindliche Symbole abbilden. Soweit solche Fotos in *Schiff Classic* veröffentlicht werden, dienen sie zur Berichterstattung über Vorgänge des Zeitgeschehens und dokumentieren die militärhistorische und wissenschaftliche Forschung. Wer solche Abbildungen aus diesem Heft kopiert und sie propagandistisch im Sinne von § 86 und § 86a StGB verwendet, macht sich strafbar! Redaktion und Verlag distanzieren sich ausdrücklich von jeglicher nationalsozialistischer Gesinnung.

GERANOVA BRUCKMANN VERLAGSHAUS